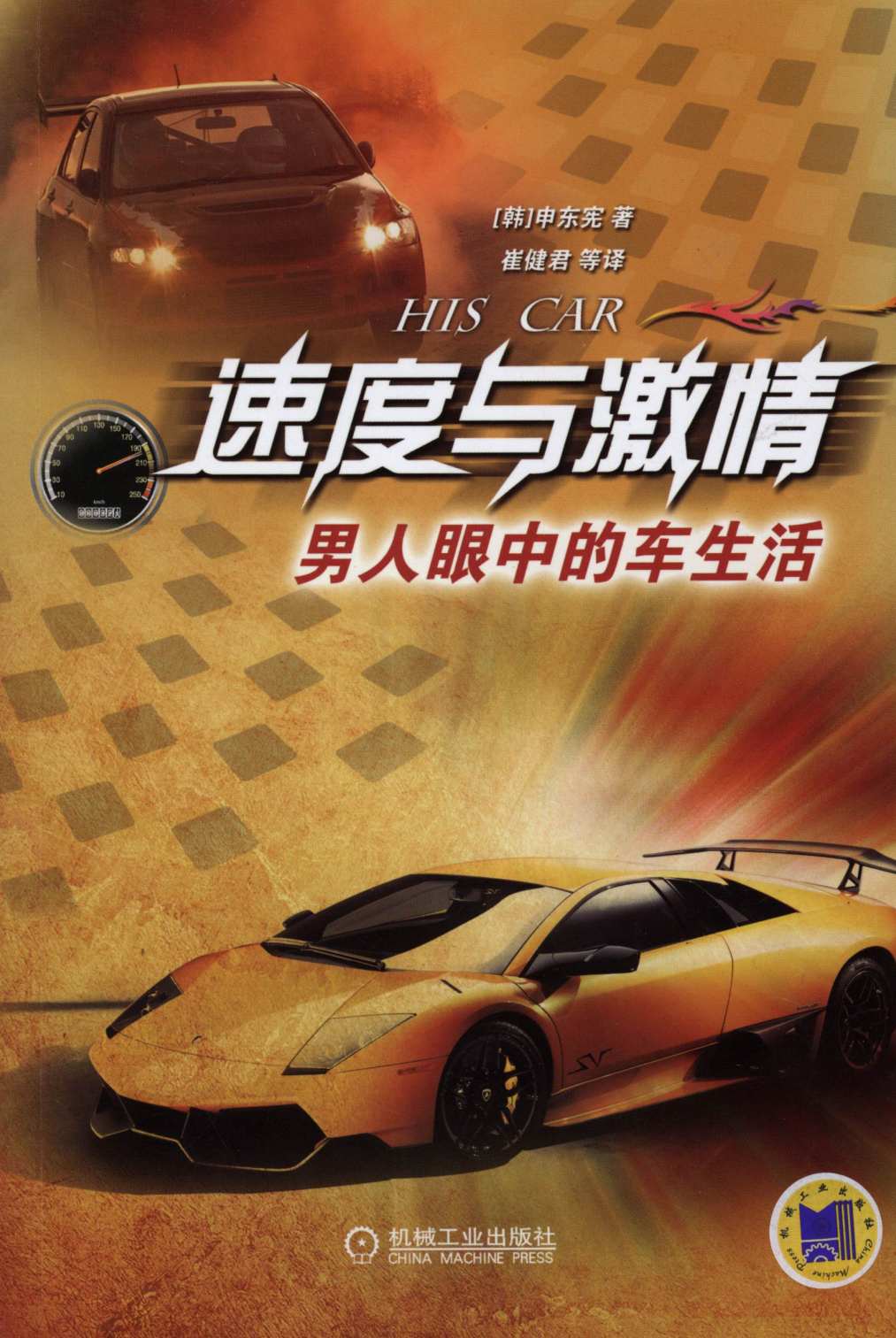


[韩]申东宪 著
崔健君 等译

HIS CAR

速度与激情

男人眼中的车生活

机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

速度与激情

——男人眼中的车生活

[韩] 申东宪 著
崔健君等译

机械工业出版社
China Machine Press

这是一本给我们讲述“汽车带来的快乐”的书！每天与我们同在的汽车，已经和时尚、居住环境一样，成为可以代表我们生活方式的象征。面对这样的汽车，如果你还是只把它当成一种单纯的交通工具，那么这就是对你自己生活的一种怠慢。汽车给我们带来的快乐并不仅仅只有转动方向盘或者踩下加速踏板时的驾驶乐趣，还给我们提供了一个隐秘舒适的私人空间，让我们用疾驰的快感纾解压力，带我们走进一个新的广阔世界，给我们带来心动和感动。今天，韩国知名汽车记者申东宪会带你走近汽车，帮你了解汽车，让你真正读懂汽车！

그 남자의 자동차 CARS OF HIM
Copyright2012 © by 申东宪 Donato Shin
All rights reserved
Simple Chinese Copyright © 2015 by CHINA MACHINE PRESS
Simple Chinese language edition arranged with SCIENCE BOOKS Publishing Co., Ltd, a division of Minumsa publishing group through Eric Yang Agency Inc.

北京市版权局著作权合同登记图字：01-2013-7858 号

图书在版编目（CIP）数据

速度与激情 ：男人眼中的车生活 /（韩）申东宪著 ；崔健君等译 .—北京：机械工业出版社，2015. 1
书名原文：Cars of him
ISBN 978-7-111-48379-3
Ⅰ. ①速… Ⅱ. ①申… ②崔… Ⅲ. ①汽车－文化 Ⅳ. ①U46-05
中国版本图书馆 CIP 数据核字（2014）第 248376 号

机械工业出版社（北京市百万庄大街 22 号　　邮政编码 100037）
责任编辑：何士娟　　责任校对：何士娟
责任印制：乔　宇
北京汇林印务有限公司印刷
2015 年 1 月第 1 版第 1 次印刷
148mm×210mm・8.5 印张・251 千字
0001—3000 册
标准书号：ISBN 978-7-111-48379-3
定价：39.90 元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务	网络服务
社　服　中　心：（010）88361066	教材网：http：//www.cmpedu.com
销　售　一　部：（010）68326294	机工官网：http：//www.cmpbook.com
销　售　二　部：（010）88379649	机工官博：http：//weibo.com/cmp1952
读者购书热线：（010）88379203	封面无防伪标均为盗版

序言

人生拥有汽车的意义

从人类将石头作为工具使用开始，到将其打磨成自己需要的形状使用，经历了69万年的时间。在这期间，似乎人类从来没有萌生过“把石头磨成细针”的想法。但是，继1886年卡尔·本茨最早发明汽车之后不过130年的时间，汽车已经快速发展到能给4个成人提供一个无视季节、可以轻松听音乐、拥有方便导航功能、时速高达200公里/小时的舒适空间。尤为值得关注的是，汽车与过去漫长历史河流中代表“权力”的青铜器和铁器不同，虽说它问世并没有多长时间，可是却已经成为一个与权力和经济力无关、任何人都可以随心所欲享受的存在。不管是在它的诞生地欧洲，还是在它最先实现批量生产的北美洲，即使是在亚洲和非洲，汽车都已经成为人们的“生活必需品”。全世界都修建了能够让汽车奔驰的公路、可以加油的加油站，还有提供修理服务的汽车服务站。与人类生活相关的所有物品中，从没有一个物品像汽车这样，能够在这么短的时间内快速发展，并得到人们的喜爱。

可能到现在为止看起来都像是在唱高调，可我并没有讨论社会学或者文明发展过程的想法。其实我想不需要任何高谈阔论或者深奥解说，人们也都已经充分了解了汽车的魅力。男人们出生后，从自己能用两条腿开始走路时起，就已经开始热衷于汽车玩具。拥有人生中第一辆汽车时的心动，绝对不输于美好的初恋回忆。就算以后老了，心中也一直保有那个“开着拉风的跑车高速奔驰”的梦想。男人们聚集在一起讨论汽车的时候，甚至远比讨论女人的时候要多。这不是电影里和人形智能机器人陷入爱情的电影故事，而是人类已经沉迷机械装

置的魅力中不可自拔的现实。

男人们总是对有四个轮子的汽车没有抵抗力，连我也不知道原因，可能这是源于人类追求强壮力量的原始欲望，源于雄性们想要比所有人都更快抓到猎物的生存本能。满足这些欲望的同时，汽车美丽的流线形也会让人联想到女人的身体曲线……

汽车已经不再是单纯的“驾乘工具”或者“移动手段”，也不再是男人们关心的话题。一提起汽车，现代人没有一个人会认为，它只是一个带轮子的机械。汽车已经成为能够酣畅淋漓地表达自我个性的方式，它还能提供隐秘的私人空间，同时也像贵金属一样能够刺激人们的拥有欲望。我们开始从不同的角度来看待它，给它赋予不一样的价值，这也和现代社会重视“形象”的倾向有关。不能光看人的外表就做判断这是众所周知的，可不幸的是现实生活中外表已经成为人们判断别人的重要标准。那是因为在第一次见面时，根本没有办法去判断这个人的性格和价值观。也正因为如此，在我们的社会生活中，“外表”成为对别人进行判断的决定性影响因素。外表取决于一个人的生活方式，如果说以前“衣食住”是生活方式的主要因素的话，那么现在还要加上一个“汽车”。因为汽车现在也像衣服和居住环境那样，是体现一个人“生活方式”的物品。

直接举个例子，如果想要低调平凡生活的话，那么韩国卖得最好的2升银色索纳塔就是最好的选择；如果想要拥有成功企业家的形象，那么只要穿着灰色西装、坐在黑色梅赛德斯-奔驰的后排座椅就可以了；如果是关注环境的人，那么穿着改良韩服、开着丰田普锐斯就OK了；如果想要表达自己特立独行的个性，那么就选择迷你；当然，如果你想要看起来像白手起家的成功人士，那么就算你有再多的钱，也绝对不要在20多岁的时候开法拉利。

本书想要讲述的并不是当今时代盛行的“开好车才能得到别人

的认可”这种谬论。如果你不想给汽车赋予任何意义，觉得只要它在故障之前能好好出力跑就行的话，那么也可以说这就是你的生活方式。而我们没法否认的是，当你开着一辆已经20多年、破破烂烂的汽车经过时，肯定会被别人说“这个车的主人是穷鬼”或者“真是守财奴”。

你拥有的汽车，以及使用这辆汽车的生活方式，毫无例外地会给其他人展现非常多的东西。如果你不想因为外在而被周围的人们误会，或者想用好的外在给对方留下好印象，那么就有必要好好地思考一下和汽车同行的生活方式。哪怕你不是汽车爱好者，为了更好地挑选属于你的汽车，也要先对车有一个基本的了解。有人即使开着小型车，也显得很有品位；有人从最高级的德国车上下来，却让人觉得哪里有一种违和感，原因或许就在于对自己的车不够了解。

我们需要多了解汽车的另一个最主要原因就是快乐。不是只有开着跑车，才能体会到快乐。上下班的路上，一辆家庭轿车就足够用了。虽然你认为汽车只是单纯的“用于上下班的工具”，但它确实会给你节省更多的时间，而且在你上下班的路上、在从地下停车场出来时、在转动方向盘的动作中都可以使你快乐；大声跟唱车里播放的优美歌曲，可以让你枯燥的上班路变得快乐；在下班路上，汽车还可以成为让你和心爱的人交流的咖啡厅，也可以成为纾解你在公司积累的压力的游戏机。

本书不是写给汽车爱好者的以客观数据解说的指南书，而是以自己对汽车的理解和经验，从各种不同的视角，以“非常主观”的标准精心书写的散文。汽车会根据驾驶人的不同而呈现各种各样的感觉，就算是同一款车，由于车主的爱好和场景的不同，也会演绎出不同的氛围，所以本书中想要强调“主观”。有时候，比起云里雾里的客观，完美的主观，反而能够帮助读者进行更好的判断和理解。就算是

从主观立场来说明，读完本书之后，读者们也会感悟到为什么男人们那么热衷于汽车；会知道为什么都是一样四个轮子的汽车，价格却天差地别；并将能够准确判断出到底什么样的车才是最适合自己的车。

汽车其实并不陌生，因为它是我们在日常生活中最常见、最常接触的物品。我可以保证的是，了解汽车之后，人生也会变得更快乐！而且，我敢说，通过本书了解到的有关汽车的独特见解，说不定会改变你的人生。

2012年8月

申东宪

Donato，Shin

目　录

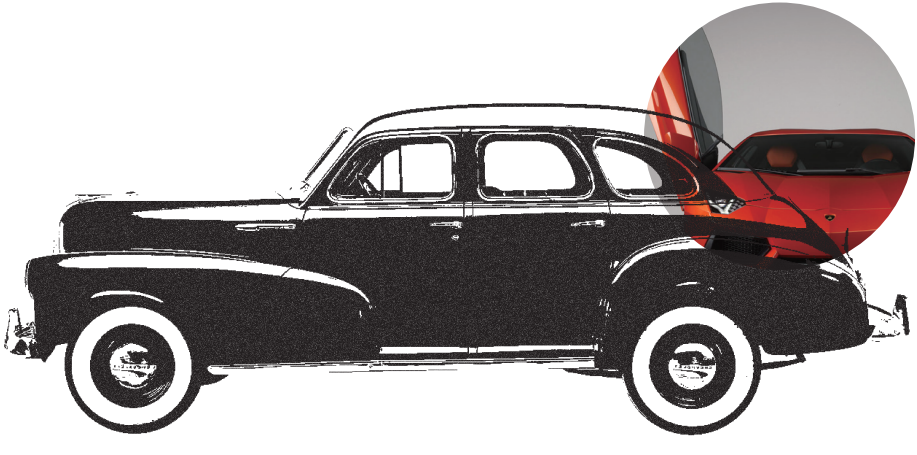
序　言　人生拥有汽车的意义

第一部　汽车，摊开来讲 1

1. 名车是怎么打造的 2
2. 有关国产车性能的随想 7
3. 汽车色彩论 12
4. 长得丑但是很温柔的汽车 18
5. 我讨厌韩国车 26
6. 汽车要看内饰 30
7. 毁誉参半的 Chris Bangle 37

第二部　名车就是这样的存在 43

1. 完美也能够进化 44
2. 保时捷病毒 49
3. 如果再给 Roadster 加点浪漫 57
4. 在首尔享受敞篷车 63



5. 小但是不丢人的两厢车 67
6. 世界上最快的艺术品 71
7. 保时捷柴油魔力 77
8. 凯迪拉克从未改变 83

第三部　超级跑车“偷”体验 89

1. 开着价值 1.7 亿韩元的车真的能够改变人生吗 90
2. 盛开在悬崖绝壁上的兰花，法拉利 F430 Scuderia 95
3. 640 马力的怪物，兰博基尼 Murcielago 102
4. 对保时捷大型轿车做了什么 107
5. 奥迪 R8，成功跻身超级跑车行列 113
6. 让男人疯狂的保时捷，卡宴 GTS 120

第四部　让我见识更广阔世界的汽车 126

1. 宾利的伟大遗产 127
2. 梅赛德斯－奔驰的圣地朝拜记 134
3. 雪邦赛道上的周末赛车世界 143
4. 暴风雪翻卷呼喊的名字，沃尔沃 151

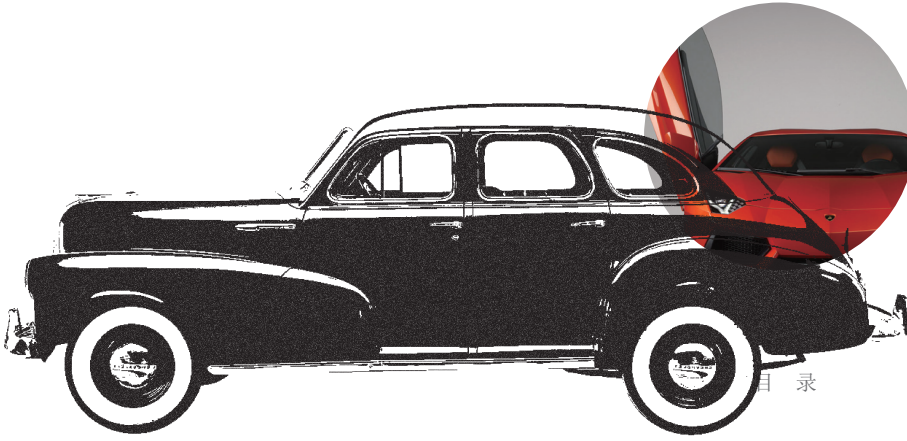
5. 与奥迪同行的芬兰雪原之旅 158
6. 在非洲体验浪漫 162
7. 24 小时的高潮，勒芒 24 小时耐力赛 172
8. 用心感受的 F1 179

第五部　快乐潇洒地，与车同行 185

1. 汽车驾驶，最起码要做好这个 186
2. 经济性驾驶 190
3. 磨合汽车要像对待女朋友一样 194
4. 机油价格和更换周期不成正比 199
5. 改装的尽头在哪里 203
6. 实现完美驾驶的完美姿势 208
7. 成为停车达人的方法 212

第六部　汽车能够改变人生吗 215

1. 追忆我的第一辆汽车 216
2. 为妻子挑车 223
3. 工薪族也开得起的进口车 230



4. 我心目中的竞速 236
5. 抓住女人心的男人的车 241
6. 挑选人生中最后一辆汽车 246

附　录　汽车的各种类型特征 255

汽车各部分名称 256
F1 赛车 258
不同数量气缸发动机的特征 260
各种驱动的种类和特征 262

第一部

汽车，摊开来讲

汽车虽然是我们日常生活中经常可以看到的东西，
我们却对它不甚了解。
你是不是能够非常顺溜地背下汽车的各种相关数据，
并自称自己是汽车爱好者？
名车的条件，国产车的真相，传说中的汽车和设计等，
打破所有偏见、想当然和误解，看隐藏在汽车背后的故事。

1. 名车是怎么打造的

书中经常登场的汽车都是我个人非常喜欢的。之前因为开过很长时间的摩托车，所以更喜欢动力强劲、操控灵活、加减速更灵敏的汽车。一般来说，跑车具有这样的特性；但比起那些以华而不实的数据展示自己的功能，并以价格为傲的超级跑车，我更关注那些所有人都能够买得起的车。即，我喜欢的汽车是那种“造得好，所有人通过努力都可以得到”的车。

宝马3系是我最喜欢的车，它在20世纪70年代第一次石油危机时首次亮相。在这以前，德国产高档轿车大都车体相对较大，而且外形威猛。在大众对“小的高级车”还很陌生的时候，宝马就已经将强劲的运动性能和适当的车体大小进行完美结合，打造出了适合一个人或者两三个人驾乘的最好的汽车。3系最大的亮点是车辆前后轴荷分布达到了最佳的50∶50，这使得它在加速、减速和转弯的时候，能够实现完美的平稳驱动。当然，50∶50这个配重比例并不是“我们就这样做吧！”这一句话就能简单实现的，而是在多年的经验底蕴基础上，进行无数次的试验研究才能够实现的。同时，也并不是所有的后轮驱动车型都能够实现这种配重比例的，大部分后轮驱动车型的配重比例为55∶45。

现在的3系和第一代3系相比，发生了翻天覆地的变化。最新的3系装备了多个安全气囊，ABS和ESP㊀等电子控制装置都是基本配置，同时还配置了多

㊀ 防滑的基本安全装置（Anti-lock Brake System，ABS）；车身电子稳定系统（Electronic Stability Program，ESP）,当车辆出现不稳定情况时可以迅速感应并自动采取相应的措施。

1975年宝马3系E21（上）和2012年320d（下）。毫不夸张地说，宝马3系在专家们眼中也是最好的汽车之一。这款车开创了“小型高级车”的新领域，证明了不光是跑车，就算是轿车也可以实现“运动拉风”功能。这在当时以车的大小来判断汽车价值的韩国，可谓当头棒喝，改变了很多人的想法。

种电子装备和安全装备。以前只有一个灯泡的前照灯，也已经升级成为了比卤素灯更亮、照射射程更远的HID灯；同时升级的当然还有各种相关配件和角度调整器、稳定器、前照灯自动清洗装置等。这些配件大部分安装在了车的前半部分。汽车的重量越轻，行驶性能越好；再加上最近的环境污染相关法规和理想油耗因素，只能给汽车减重。所以为了维持50∶50的比重，要做的不是让后面更沉，而是给前面减重。宝马3系虽然是轿车，但在它身上所花费的精力，丝毫不比其他著名品牌在跑车上所做的努力少，因为他们在坚守自己的标准。

那么50∶50的配重比例就是最好的吗？这也不一定。像法拉利和兰博基尼这类车型大部分都是40∶60的比例。因为发动机安装在了后面，40∶60的配重比例让汽车在加速时，能够增加后轮压力和抓地力，提高加速性；减速时就算负重前倾也不会给前轮造成太大的负担，所以被认为是最适合的比例。只是这类车型发动机位于后座附近，所以只适合两人驾乘。因此如果是四人驾乘的轿车的话，50∶50就是最完美的均衡。

就算不是50∶50，很多畸形的配重比例也可以成为“名车”。保时捷911的配重比例就是史无前例的37∶63。主要原因在于后轮后面，它把发动机安装在了原行李箱的地方。按照我们的常识，如果是这种配重比例，那么在我们将加速踏板踩到底，急加速的时候，前轮就会因为负重不够而使得转向困难；或者在转弯时会因为后轮负荷过重，而发生打滑现象。然而911却给我们展示了与众不同的行驶方式，不需要转动方向盘，只是靠着加速踏板的引导就可以改变车辆的行驶方向，这在一般的车辆中是难以想象的。

结果如何？它在无数的比赛中稳居冠军，并创下了项目最高纪录，让很多人对它如痴如狂。2011年面世的最新型911，在急加速和急减速的时候实现了车体的百分百完美平稳！它用车体设计和悬架装置克服了结构上的问题。那么911为什么不把发动机安装在车体的前半部或者驾驶座后面，而是要把它放在行李箱里呢？对保时捷“博士”来说，“跑车”永远都是为家庭而制造的车，如果为了确保后轮的抓地力而把发动机安装在后座位置的话，那么汽车就会成为只能坐两个人的“减半”的车。为了实现打造家庭车的理想，保

发动机放在后面、后轮驱动的保时捷911（上）和发动机在最前面、四轮驱动的奥迪Quattro（下）。虽然机械构造和设计哲学完全相反，但是它们追求的目标是一样的。那就是跑得更快，转得更顺畅，停得更及时，并且有驾驶乐趣的车。就像人生中并不是只有一种正确答案，汽车的构造也没有一定要一成不变的教条。

时捷倾注了数十年的心血来研究，并为能打造出更完美的911不懈努力中。

奥迪同样具有自己的独特哲学。比起只有对运动性能敏感的人们才能感受到的配重比例，奥迪更专注的是车内空间。他们尽可能把发动机往前放，力图能够确保最大、最舒适的车内空间。把负荷中心放在车体中间有很多优点，因为发动机是汽车中最重的部件，所以大部分工程师都想把发动机放在前轮和后轮中间。奥迪的哲学则和他们完全相反，奥迪把发动机放在了前轮轴的前面，但这并不意味着奥迪忽视了配重比例的重要性。奥迪是前轮驱动（FF）或者全时四轮驱动（AWD）方式，发动机横着安装在构造上最有利。可奥迪却把发动机竖着安装，尽可能最大限度地减轻重量的左右分散。发动机竖着安装，转动方向盘时还能扩大前轮的转动角度。这种安装方式从结构上讲虽会变得稍微有点复杂，可是能够得到比一般全轮驱动车更出众的操纵性能。奥迪A4的配重比例是55∶45，为了弥补前面稍大的承载重量，采用了全时四轮驱动的方式，使得它的牵引功能毫不逊色。虽说为了确保更舒适的室内空间，奥迪牺牲了“重量中心”的黄金比率，却用更完善的技术弥补了这一不足。

此外，为了提高事故发生时的生存率，各大汽车公司不光安装了被动型安全装备（安全气囊或者车体加强）；还积极投入预防事故发生的主动型安全装置（盲区监视系统或者自动停止系统）的研发。为打造出像图书馆一样安静，像床一样舒适的车，汽车设计师们倾注了全部心血。雷克萨斯等就是其中典范，还有将接近艺术的工艺融入到汽车中，全面提升汽车品位的劳斯莱斯和宾利；以及希望可以胜任任何道路挑战的路虎等。

名车就是这样，在哲学和技术成为坚实基础的时候横空出世。如果没有“想要打造什么样的车”的坚定信念，那么就不可能抓住正确的方向；没有技术，那么这个理想就不能实现。当今时代，很多公司不是在用心和用脑，而是用嘴在制造汽车。当然，并不是苛求所有的公司都要追求新的理想，并投入最先进的技术；可也没有必要老是跟在别的公司后面，走别人的路。制造可以让更多人乘坐，又物美价廉的汽车不也是一种优秀的哲学吗？！决定“名车”价值的，不是昂贵的价格，或者悠久的历史；而是为了实现自己的梦想，不轻易降低标准，并为之做出了多少努力，这才是衡量名车的标准。

2. 有关国产车性能的随想

几年前在报纸上看到的一个问卷调查结果让我捧腹大笑：“买车时最重视的因素？”结果答案位居第一的选择居然是“性能”，竟然还占了40%。

可能很多人会反问我为什么要笑。韩国卖得最好的车是现代的索纳塔，之后是同一公司生产的伊兰特和君爵。即便它们的前后顺位有时会稍微发生变动，但前三名的位置几乎全部由现代公司的这三款车包揽。最近起亚才开始有要进入前三的苗头，代表车型是小型轿车Morning。可能你还是不知道我为什么会笑，因为40%的人们在回答“买车时最重视的因素”这个问题时的答案是“性能”，其实这些人根本完全不懂什么是“性能”。

在韩国销量排前十的汽车里，没有一款是以“性能”而出众的。虽然最近韩国推出了2升发动机、270马力（1马力=735.5瓦）的“超高性能”国产车，但是坐在驾驶座上的时候，完全感受不到高性能车的感觉。其实比起“性能”，它更注重的是“驾驶舒适性”；也因此它跟国外的竞争车型相比，在性能方面完全没有可比性。

韩国国产车中只有一款是真正以“性能”为主打造的跑车，但其销售业绩惨淡得连进口车都比不上。换句话说，那就是几乎卖不出去。最奇怪的是现代和起亚的汽车性能完全一样，可现代就是卖得比起亚更好。其实现代和起亚，不光汽车平台完全一样，连发动机、动力传送系统和大部分易损件都是完全相同的，可以说它们是外观设计不同的同一辆车。就算如此，现代的所有车型都卖得比起亚要好。哪怕起亚首先搭载高性能发动机，同样销量也

韩国卖得最好的车型是现代索纳塔，它已经成为我们提起韩国车时最先想起来的一款车。尽管它和韩国人在买车时最重视的“性能”或者“油耗”没有任何关系，但是不管怎么样，它在韩国最畅销。

比不过现代。这就证明了，其实比起性能，人们更看重品牌知名度。就连起亚不输于进口车的外观设计，也没能抵挡品牌知名度的影响。

造成这种现象的原因可能在于韩国人对于“性能”的不同理解。他们认为，不光发动机输出功率和动力传递系统的韧性是“性能”，周围人们的建议和社会形象等“感性性能”同样也是性能。实际上，相对于发动机更有劲、引用了什么技术，人们之间对于车的评价口碑，反而才是更重要的选择标准。

在大部分人都不知道最大输出功率和最大转矩是什么的国家，连一个像样的汽车赛事都办不起来的国家，买车的时候，最重视“性能”的答案，真是让人羞愧。

如果“性能”真正成为重要判断标准的话，那么将会有两三款做的还不错的国产跑车能够卖得不错，单一品牌赛事㊀（One Make Race）也将能够在韩国打开市场，伊兰特或者索纳塔也必将会有一两款高性能车型。（现代、起亚是全世界为数不多，不制造高性能车型的汽车公司之一。）

问题是现在韩国人在选车时，根本不知道自己最重视什么。因为不知道应该以什么为标准挑选，所以才在问卷调查中选择了“性能”或者“油耗”（同一问卷调查中34.5%的人选择了油耗），这种大众的回答。

位居第二的油耗，也是韩国人并不重视的项目之一。如果真的重视“油耗”的话，那么在韩国汽车销售排行榜中不可能看不到柴油汽车的身影，混合动力汽车也不会像现在这样那么没有市场。如果说一辆车一般用5年的话，价值3000万、使用柴油的大众高尔夫，要比价值2500万、使用汽油的索纳塔的使用费用更便宜。车辆的购买费用和之后5年内的维护费用加在一起的话，反而是高尔夫要更便宜。因为它油耗低，在保修期内还可以免费更换消耗品。故障可以享受保修服务，不用自己花钱；即便保险根据车价按比例缴纳，可能要稍微贵一点，但比起以后节约的油耗费用来说，那真是微不足道

㊀ 单一品牌赛事，顾名思义，只允许同一公司生产的单一车型，或者拥有同一车体结构的汽车参加的汽车竞赛。

的。可很多人还是以“进口车的维护费用高……”的理由而大摇其头，所以其实比起汽车的油耗，社会观念、氛围、害怕与众不同的心理等影响因素才是最强大的。

我的意思并不是想说“买进口车要更实惠”；而是想说，如果你在选车的时候，都不能明确判断自己到底最重视什么，那么就会出现花着昂贵的费用，结果买回来一辆你并不喜欢的车。汽车可谓是居房子之后，第二昂贵的物品。但人们在购买的时候，比起自己的爱好，反而更在意别人的眼光。甚至有时候一边谦虚“我们的条件不怎么好”，一边却买更贵的车。作为全世界第五位的汽车生产国家，这是绝对不应该出现的消费文化。

那些叫嚷“汽车还是要手动”的跑车发烧友中，开手动的人却很少；那些高喊“只要×××进入韩国市场，马上就买”的人，却很少真正付诸实践。越是这样的人，越是在买车的时候，以这样或者那样的借口，最终做出非常保守的选择。在韩国这个大型家庭用轿车非常有人气的国家，反而是说“大车好”或者“跟别人相比绝对不会逊色的车才好”的人们越多，才越有说服力。（韩国国产中大型车的大小其实已经可以称得上是“大车”了。）

往大了说，这样的“自我反省”其实跟韩国的汽车产业发展也有关系。不知道自己喜欢什么的消费者，和不知道自己什么造得好的汽车公司，就像是鸡和鸡蛋的问题一样。韩国汽车公司的发展规模已经成长到了在世界上都引以为傲的程度，但其内在却有点惨不忍睹。就算是在韩国，也几乎没人会把国产轿车作为自己的“梦幻之车”。

汽车这种东西，虽然并不是只有高性能的昂贵车才能被尊敬，然而韩国车却在制作全世界最好的“实用车”的同时，高歌“奢华”“上流”“升值”，结果自己降低了自己的价值。为满足想要制造附加价值更高的汽车的欲望，而制造的高级后轮驱动轿车，在全世界却销量惨淡。甚至为了填补研发费用，到了不得不提高小型车价格的尴尬地步。

并不是只有超级跑车才有存在的意义。这个世界上，也同样需要价格便宜又实用的汽车。现在最擅长制造这种车的，就是韩国。在这个基础上如

果能够制造出更便宜、更实用的汽车的话，那么将会确保更多的市场，难道这不应该才是更好的选择吗？没参加过车赛也没有参与过与高级轿车相符的文化活动的汽车公司，想要造出“性能出众的高级车”的目标简直是痴人说梦。这和开着不带涡轮增压的2升汽油发动机的中型轿车，结果说自己“重视性能”的人一样傻。

所谓汽车发烧友，指的并不是那些能够背出各种输出数值，并对海外汽车品牌车型熟知于心的人，而是真正了解汽车本质的人。那么汽车公司是不是至少也应该比真正的“发烧友”更了解汽车才行呢？！

3. 汽车色彩论

如果你是一个车主的话，那么我猜你的车的颜色不是黑色就是白色或者银色。令人惊奇的是，韩国99%的人选择和你一样。如果你有过汽车购买经历的话，那么你就会知道无色彩是没有选择的选择。汽车不像MP3、数码相机和手机一样，能够根据自己的个性和喜好来购买。因为它没办法随着心情的好坏而随心所欲变换颜色，同时还要考虑处理车时的二手车价格问题。

朝鲜族从夫余时代就开始喜好穿白衣，虽然不知道其明确的原因，据分析可能是因为当时染色技术不发达，染色的衣服特别贵，不是所有人都能穿得起的。后来在日本侵占时期，总督府曾经严令禁止穿白衣，但遭到了人们的强烈反抗。

其实禁止穿白衣的并不仅是日本，而是因为白衣不耐脏，需要经常换洗，这会加重经济负担，所以在1894年甲午改革之后，开始鼓励人们穿有色的衣服，1906年高宗还曾正式下令禁止着白衣。但韩国人真正开始喜欢穿有色彩的衣服是在光复以后，从甲午战争以后又经历了50多年的时间。

至于为什么在说着汽车颜色的时候突然说起白衣民族的话题，这是因为他们之间存在着非常相似的共同点。白衣和无色彩的汽车都能够遮掩自己，让自己不会突出，因为每个看起来都一样。所以比起彰显个性，更重要的是将其进行掩盖，这才符合韩国人们的生活样式。无彩汽车不管什么场合，穿什么衣服都不用担心形象不符的问题。而如果开红色汽车去奔丧，就有点不合适；如果穿黑色西装开黄色的车就有点违和。就像没有经过染色程序的衣

服更便宜一样，无彩汽车价格也相对便宜，而且以后处理时，在二手车市场价格也更高。当然缺点也一样，那就是白色衣服得经常换洗，而白色或者黑色的汽车则相对不耐脏，得经常洗车。

韩国车主们盲目的无彩之爱，不久前还曾经被海外媒体报道过。现在走在路上，几乎都看不到彩色的车，我觉得这都已经快上升成为社会问题了。看着无彩车在悬挂着花花绿绿广告牌的大楼间穿梭的情景，感觉就像是看到了还没出师、学画的学生画的抽象画，让人心情愉快不起来。如果能把广告牌制作时的色彩感，与现在挑选汽车时的色彩感中和一下就再好不过了。

我最喜欢的汽车颜色是蓝色，因为它看起来又清爽又年轻。蓝色是欧洲人很久之前就热衷的色彩，特别是宝马，蓝色几乎已经成了象征这个品牌的招牌颜色。大约10年前，我曾经开过一辆蓝色的3系。尽管是二手车，但车的状况非常好，连保险杠都没有一丝划痕。我每天午餐时间我都会到停车场打蜡，看着闪闪发光的车子，心情比吃饭还要顺畅！（当然，为了要还分期付款，我也有必要节衣缩食。）但是人们见了会惊讶地说："你竟然买了宝马，可为什么偏偏买了蓝色？"即便我曾尝试说明"蓝色才是最宝马的颜色"，但是收效甚微，因为人们"高级车就是黑色"的潜意识太强烈了。然后就是雷克萨斯IS200，我一样也是选择了蓝色。IS200的蓝色中添加了闪亮的珍珠粉，就像塔尖一样闪闪发光，颜色漂亮的会让人屏住呼吸，然而人们的反应还是一样："你怎么老是买奇怪的颜色？"或者是"你是色盲啊？"同样在卖掉的时候也比黑色的要少卖50万。不知道是不是因为这样，所以在道路上才从来没见到过蓝色的新型IS250。于是后来在购买梅赛德斯-奔驰的奔驰E级的时候，就动了一下脑子，买了近似于黑色的深蓝色。但在卖的时候还是遭受了价格比较低的不公平待遇：

"这种颜色没有人气！"

二手车经纪人就像要剔掉牙中间塞的什么东西一样，还啧啧有声。

结果在下次买车的时候我根本就没有选择的余地了，不是白色就是灰色，再要不就是红色。红色我想留着什么时候买意大利产汽车的时候再

迷你是英国所有人都可以负担得起的经济型汽车，它多彩的色彩和设计，让其作为一款个性十足的车，在租赁市场也独领风骚。正是这种正面形象让迷你成为了“premuim compact”新领域的开创者，守护住了自己“最贵的小型车”王冠地位。

用，所以最后只能选择了灰色。最终我也成为助长“道路黑白化”风气中的一员。

前往4S店看车的时候，一般销售员们百分百地都会劝我们买无彩的。在他们说二手车价格差异很大的时候很多人会认同他们的说法，并接受他们的建议。不管之前多么下定决心要买一个有个性的色彩，都会在销售员的三寸不烂之舌之下甘拜下风。了解之后就会发现，销售员们积极推荐无彩色的主张其实另有其因。以进口车为例，如果进口100辆的话，其中95辆是黑色、白色和银色，剩下的5辆才是为那些定制车辆颜色的顾客准备的。在韩国，为了想要一个特别的颜色并愿意为此等待好几个月的人几乎没有。因为他们希望交了钱之后，最起码要在一周以内领到自己的车。如果进口彩色汽车，那么就会增加库存压力。正因为没有彩色车辆的库存，所以才会无所不用其极地建议顾客挑选无彩车，这已经成为了一个恶性循环。这种现象不仅仅出现在大型轿车车型中，在跑车中同样存在。

引起这种现象的主犯就是国产车，国产车在一开始推出的颜色就很单调。大部分都是白色3种、黑色2种、银色4种……不管是小型车还是大型车，几乎都一样。如果顾客想要挑选彩色的车，那么就被“吓唬”说要等好几个月。要等这一点和进口车完全一样，因为汽车的上色工程非常繁琐，也非常花费时间。为了让车身表面光滑，每涂一层膜，都要用掉很长时间，而且这个工程还要反复好几次。但是国产车的上色跟世界标准相比，要粗糙和薄得多。颜色要想上的漂亮，每次涂料就得稀薄，但是这样干燥就要花费更长的时间。所以有时国产车制造商们甚至拿着能够看到粗糙颗粒的车，冠冕堂皇地说是新车，然后进行销售。如果被索赔会怎么样？那就二话不说给换（有过两次这样的经历）。国产车因为上色薄而粗糙，过不了多久就会失去光泽，并开始脱色。那些闪亮的进口车，也并不是因为车主们经常洗车才会那样，根本原因是色膜从一开始就做得很到位。当然韩国车也不是没有技术，出口的车他们会在上色方面比较用心。汽车公司们在被指责时还曾经在舆论上这样辩解：“只是因为外国和国内的法规不一样才会如此。”其实，这就相当于直接承认了内销车和出口车不一样的事实。他们口中所说的汽车相关

“国内法规”，正是这些国内的汽车公司们联手施压而制定的。

不管怎么说，让韩国的道路变成黑白电视的最主要原因，就是消费者们不想用汽车让自己“出头”。那种和别人开相似的车，开别人看起来不丢分的车的时代应该到此划一段落了。我们要自己升级，走进“开自己想开的车”的时代！我们喜爱的两个小可爱——迷你和甲壳虫，正在励志进行汽车色彩革命；大型轿车中，捷豹也陆续推出了各种各样颜色的车供选择，在为韩国道路增添色彩方面贡献了自己的一份力量。索纳塔级别的轿车，如果选择蓝色就不会看起来那么像大叔；添加了珍珠粉的绿色和米黄色内饰之间的搭配，能给你带来欧洲车的品位享受；如果是两厢车的话，那么一个个性洋溢的色彩则是一个更好的选择。

与为了显眼而让建筑物被五彩缤纷的广告牌覆盖的行为不同，人们为了低调，一直奉行汽车无彩论。如果一直这样下去，韩国的道路将永远不能摆脱现在这种单调的形象。你的选择能够改变城市街道的样子。拜托，现在从白衣民族的阴影中走出来吧！

MUNICIPAL DE DEPORTE
SE HERNANDEZ MACIA
SA·5425·D

4. 长得丑但是很温柔的汽车

在电脑搜索栏里打上“美人的标准”进行搜索，根据结果（排名第一的是黄新慧还是金喜善），可以成为体育新闻的常见新闻报道内容（我也写过好几次）。虽然可能没有什么可靠性，但是她们都拥有能够荣登这种新闻的美貌，绝对符合“绝对美人”的标准。尽管我个人对这两个女明星都没有什么兴趣。

在汽车界也有“美人”，法拉利微圆但轻巧的车体，兰博基尼鬼斧神雕的线条，保时捷丰满的屁股等，现在它们已经成为全世界人们众口交赞的汽车界“绝对美人”。

不是说男人喜欢美人就一定要跟美人交往和结婚；当然也不是因为在社会上没取得成功，或者经济条件不足，才选择与不是美女的女人们相恋并结婚，不过稍微会羡慕那些美人在怀的男人们这是肯定的。事实上虽然我们很平凡，但也会羡慕那些真正能够做到相互理解和关怀的人们。所有人都有自己的价值观和爱好，汽车也是同理。比起不管谁都说漂亮的汽车，寻找真正适合自己的汽车，这个过程也是一种快乐。

以现代Lavita为例，曾经很多人一边咂舌，一边质问这车为什么这么丑，到底是怎么造出来的。看起来像萝卜块的外表，前照灯甚至是20世纪80年代流行的长方形样式，还被人称为“电视前照灯”。它的销售量非常凄惨，国产车中再也没有比它销量还差的了，就算跟进口车相比，也只是勉强跟老末旗鼓相当。

现代Lavita是车顶高、方方正正的Box Car类型的五座厢式车型，它是国内Box Car车型的始祖。它的设计与法拉利458 Italia FF和玛莎拉蒂 Gran-turismo的设计诞生于同一个设计中心，不管你信不信。

带有宾尼法利纳标志的法拉利250GTE。在看到宾尼法利纳给法拉利做的设计时，会让我们不自觉地发出叹息。他们的设计超越了产业设计的领域，毫不夸张地说已经上升到了纯粹艺术的境地。在宾尼法利纳的设计中我们可以欣赏到国内车型中找不到的线条和细节。其实并不是宾尼法利纳只偏爱意大利汽车，而是韩国的汽车公司们以“节约成本”为理由简化了他们的设计。

但是这辆车却是我从以前到现在都一直最喜欢的国产车。在我看来它那丑丑的外观干练美丽，高高的车顶和方正的车体，甚至可以说是现在流行的“Box Car”的始祖。它的空间利用率非常高，车内也很宽敞舒适，是最好不过的家庭用车。Lavita比现在引领全世界“Box Car”风潮的起亚秀尔和Ray，整整超前了10年，是韩国国内汽车市场的先驱者。

再一次仔细观察这辆车，还会有惊奇的发现。这款车型作为家庭用车安装了所有的便利装置，车内空间也非常舒适。7座乘用车和大型SUV虽然也曾经推出过 “居住性”概念的车型，但是以现在每家只有一两个孩子的实际生活方式来看，有点过分大了。本车型可以说是第一辆考虑到了“居住性”因素的国产5座乘用车。这个被人们嫌丑的设计甚至还是宾尼法利纳的作品。是的，就是宾尼法利纳。那个设计了从458 Italia开始到599 GTB Fiorano等法拉利所有车型和玛莎拉蒂所有车型，并为劳斯莱斯做设计的世界顶级汽车设计公司，从1930年开始到现在，一直走在汽车世界最前端的公司。事实上，在Lavita的侧面还能看到宾尼法利纳的标志。（想要带上这个标志是要交钱的，当然很贵。）

Lavita之所以在当时被嫌丑，是因为它面世的2001年，韩国人“乘用车就要买轿车”的潜意识在作祟，除此之外在当时能够被人们接受用来做家庭用车的车型只有SUV。因为比起后座更方便孩子搭乘，并能够提供更自在和舒适空间的高车顶汽车，大部分人们想要的还是符合基本固定观念的“无彩轿车”。

现在以滑动方式开启车门的起亚Ray的问世，让人们觉得很新奇漂亮，得到了大家的理解。但是如果起亚Ray在Lavita的时代问世的话，可能人们只会说“不就是小型的五座厢式车吗？”韩国人在挑选汽车时，从以前的“花架子”为主的固定观念，到现在将“更加实用便利”作为挑选标准，整整花费了十多年的时间。

最近也出现了很多这样看起来丑但其实很漂亮的车。宝马的Gran-turismo既不是SUV也不是轿车，不是旅行车也不是Coupe，是一款非常奇怪的车。同样，如果这辆车在10年前问世的话，肯定会被认为是老糊涂的设计师和不负

宝马的Gran-turismo虽然从客观上来说是一辆“长得丑”的车，但是却并不会给人带来违和感和不快。这款车虽然丑，但是看起来很干练，很酷。就像单眼皮、高颧骨，胸部和屁股扁平，却受万人关注的时装模特一样，这款车很能吸引人们的视线。

责任的经营者联合搞出的怪物；但是现在它却风靡全世界。因为现在消费者们已经学会了从中寻找它所具备的，从别的各种车型中集合而来的优点；而不再是从中挑选它的缺点和别扭。

法国的汽车制造商们也都非常擅长将奇怪的车变帅。在20世纪中期推出DS和2CV两款酷车的雪铁龙，曾经经历了很长一段时间的低谷。有一段时间他们造出的汽车非常罕见，都会让我们无法相信这是在时尚国度法国制造出来的。但现在他们已经领悟到了让我们从“罕见”中感受到“酷帅”的方法。在这个例子中，并不是因为消费者们迟钝，不能体会到其中的魅力，而单纯是法国汽车设计师们最近才开了天眼，体悟到了“设计的方法”。

我们也并不是说法国的汽车设计师们之前都是在怠工。他们虽然认为衣服除了有防寒防风功能之外，还能给人们的生活带来光彩；但却只是把汽车当成了“移动工具”，所以仅仅是从工具的设计角度来思考。而造成他们这种想法的正是不管多么高级的汽车都摆脱不了路边停放的法国城市停车环境，还有百年的石头路等特殊的道路环境等。

因此他们就像高级定制的衣服那样，为环境量身打造汽车。牺牲了酷帅的线条，用加强的车体强度来保障在石头路上也有非常舒适的乘车感；用添加有芳香剂的空调系统，来保障就算是停在下水道上方，也不会被污染的车内空气质量。他们将重点放在了这些方面。

雷诺制造的不仅是两厢车，连法国总统搭乘的大型轿车VelSatis的后车窗形状，也全部都是垂直的，这种形态有助于加强车体强度。从结论上说就是能够提升搭乘感和运动性能。

现在这样的独特因素开始被作为个性接受，如果是在以前，肯定会被指责说“忽视黄金比例的暴力设计！”在汽车样式相似之风盛行的当今社会，认为像这样奇特的车很酷的人也越来越多。而且现在也不再是为了设计而设计，这些有理由的设计，真是让人越看越爱！就像“飞得更快更高，更准确地瞄准敌营发射导弹”的俗语一样，越是带着明确残忍的理由开始的战斗，结果越美。女人可能更容易被绝对的美吸引，但是男人容易被“有理由的形

之前不管是从性能方面还是价格方面都几乎失去魅力的法国汽车，还能够保持自己人气的原因要归功于它过去积累的“独特”形象。在法国车鼎盛期登场的雪铁龙DS（上）最近重新被关注，法国总统的爱车雷诺VelSatis（下）就是德国和英国汽车制造商们之间标杆管理的实例。

态”引诱。因为某种理由而与别人不同，并因为形态不同的理由而被评价为“很丑”的汽车们，才真正是占据有利因素，让男人无法不爱的选择。

好好想想，为了更好的抓地力而左右扩散的保时捷屁股，为了实现更敏捷的转向而变短的宝马前后悬架，我们为前者疯狂，为后者心潮澎湃。但我们看到为了想要表现出兰花之美而到处勾勾画画的索纳塔时却不会心动。所谓酷帅的设计，必须要包含有某种理由。没有理由的前提下，在什么地方得到某种灵感也不是不可以；但是它至少要让我们在一年中能够感受到一次美感才成立。我的意思是不能学三叶虫或者昆虫。

5. 我讨厌韩国车

我讨厌韩国车。我这样说，肯定很多人会认为我是一个大国遵从主义者，或者是富二代，再要不就是一个脑子拎不清的家伙。可是讨厌就是讨厌。

你要问我有多讨厌，我不光从来不写有关国产车的新闻，对国产车试驾也完全不感兴趣。如果有时候必须要接触的话，那么我就会让我的同事或者我的后辈替我去。有可能的话，我不想接触任何有关的事情。

当然作为一个从事汽车新闻工作十多年的新闻工作者，排除占据韩国汽车市场90%的国产车市场，无疑类似于自杀行为。做着得要得到人们共鸣的工作，却对最多的人关心的车、最多的人开的车不感兴趣，就意味着没法告诉他们想知道的。但是没有办法，我没法带着愉快的心情来写关于国产车的任何新闻，所以干脆还不如就不写。

如果对韩国车做不好的评价或者进行批判的话，“贬低我们国家就好了？”“外国的东西就那么好？”做出这种反应的人比想象中的要多很多。可能他们把自己开的车和自己进行一体化了，看到有人批评车，就觉得是自己受到了攻击。在这个就算是企业老总和国家总统做错事情都要挨骂的时代，说实话，对这种反应我真的不理解。汽车公司也同样没法接受负面性的新闻，我有时候也会收到利用广告采用迂回方法利诱或者半威胁的短信。

不管是称赞还是指责，汽车公司都要倾听外部的声音，然后进行改善，这才是正常的。多媒体就是为了实现这样的目标才存在的。韩国的人们明知

道有“批评家”这种职业，但是对于批评和对批评的批评还是接受不能。就像责问电影评论家“那么，你能拍出那样的电影吗？”的行为一样，他们都分不清电影导演和电影评论家的区别。

关于背景说明就到此为止，其实我讨厌韩国车的真正理由很单纯，那就是韩国车没有自己的哲学。而且不光没有哲学，还没有梦想。我一次也没听说过有小孩子们会把韩国车的海报贴在房间里；汽车公司也从来没有考虑过要印刷海报，把孩子们培养成未来的消费者。这并不是因为国产车价格便宜，或者是性能水平低，而是除了价格和性能以外，人们也懂得看汽车中隐藏的哲学、浪漫和氛围。这一点看曾经是德国国民车的甲壳虫和曾经是英国国民车的迷你，成为了时尚和时代主题的这一事实，就一目了然了。

韩国拥有全世界第七大汽车公司，汽车生产规模在全世界占第五位。但是不管在全世界哪里，却都没人记住我们是“汽车之国”。在从事与汽车有关的工作过程中，我因为工作需要走遍了五大洋六大洲，也去过所有的汽车生产国家，但是他们在听到我来自韩国之后，没有一个人会想到汽车。从事汽车相关行业的外国人中，没见到一个人开韩国车。只有在汽车税费很高、现代雅绅特售价5000万的东南亚一部分地区，才能见到一些开韩国车的人。但是比起他们所开的韩国车，他们更愿意聊我开的德国车。开德国车（不管是从经济意义方面，还是从单纯意义的好车方面），不管在世界上哪里都是一件值得炫耀的事情，开韩国车的后续话题永远只有“是吗？”或者“然后呢？”不管是对韩国车的性能、操控、比赛历史和设计都完全没有兴趣。到底为什么会这样？

其实韩国用独创技术研发汽车的历史并不长。比我们想象的要漫长得多的时期内，都是没有技术，只是购买许可，然后进行组装。这个时期超过了30年。韩国开始用独自技术生产汽车也才不过十年左右。

现代汽车公司就是用三菱的基本车架和驱动为基础制造的Pony，在此后很长时间里，也都是一直依靠三菱的技术。索纳塔在很长一段时间内使用的都是三菱系列的发动机，1986年被看成是韩国白手起家的君爵同样也是直接使用了三菱Debonair的技术开始生产和销售的，第一代雅科仕用的一样也是三

菱的技术。Debonair和雅科仕在日本几乎都卖不动，但是在韩国国内却被评价为最优秀的汽车，并打造了现在的现代。1991年，现代重工将三菱的旧版帕杰罗改名为Galloper销售，1996年，将三菱Space旅行车改名为Santamo开始销售。

起亚在1962年推出T600之后，一直使用的是马自达的技术。1974年登场的Brisa、1976年的K303用的是马自达同一款车的技术，名字很有氛围的Bongo也是马自达技术。1987年开始生产的Pride是马自达和福特合作的作品，Concord是马自达的Capella，Potencia是马自达的Luce，Credos是马自达的Cronos，Enterprise是马自达的Centia。有时候很多人都为起亚和现代的合并感到遗憾，也有不少人感叹“想念起亚时代的技术。”但是其实仔细看起亚的历史，起亚的工程师们其实根本没什么了不起的成果。

日本停售了从1994年开始生产的日产2代，并开始主推3代车型。正是在这个时候，现在改名为雷诺三星的三星汽车在1998年引进了2代，开始在韩国销售。虽然它只是针对前照灯和前格栅进行了重新设计，但是这款在日本已经停产的前一代车型在日本还是比索纳塔卖得要好。大宇汽车虽然现在开始改为引进通用旗下的雪佛兰车型，但是之前也是一直以日产、丰田、五十铃、铃木和本田等多个牌子的日本车和像欧宝等的德国车技术为主（由此可见自己根本没有什么值得一提的独到技术）。现在被印度马恒达收购的双龙使用的还是1980年奔驰的平台和发动机，并试图做出一番大作为。之前双龙也曾经卖给过中国，后来被中国抛弃，并在韩国国内引起了中国企业“用完了就扔”的诘难。那么，真的是上海汽车用完了就扔吗？与大众、通用、沃尔沃等建立合作关系，并在2011年制造了364万台汽车的上海汽车，真的抢走了只占自己百分之一规模的双龙的技术吗？双龙真的有值得人抢的技术吗？

现在这一瞬间，韩国汽车公司比起自立，更注重“自为”！而且问题更严重的是，并会为此毫无顾忌地撒谎。面对出口用和内销用不同的指责，只用“各个国家法规不一样”这样轻飘飘的一句话就蒙混过关；在海外市场提供7～10年的保修期，但是在本国却只提供缩水了一半的售后服务。“各个市场特征不一样”的借口，其实就是“因为在韩国就算镀锌和安全装备不到

位，就算缩短保修期，还是一样卖得很好”的意思。看德国和日本的汽车公司，比起别的各个国家的安全标准，他们更加严格要求自己做到最好，跟他们相比，韩国国产车真得令人羞愧。

我们前面也提到，韩国有很多爱国心很强的消费者，他们是无条件购买支持国产车的爱国者。一直到与别的国家缔结自由贸易协定（FTA）之前，进口车因为8%的进口关税以及之后的累进税而使得进口车价整整上升了20%。这造成的后果就是进口车在价格方面不占优势，因此韩国的消费者几乎没有什么选择的余地。除了税金之外，政府还采取了各种措施来保护国产车。在韩国的汽车公司没有安装新的安全装备和便利装备之前，进口车也轻易不被允许安装。所以无论进口车采用了多么好的技术，但在韩国得不到许可的话，那就没法卖。而巧合的是，这种许可总是在韩国车先实行了之后才会颁发。

韩国的汽车公司真的像韩国消费者热爱国产车一样爱他们吗？比地球上任何人都更关注，并让汽车公司得到最大收益的韩国消费者们，汽车公司也是用充满爱意的眼光看他们吗？答案是否定的。这不是我的想法，这是事实。甚至也是汽车公司们也心知肚明的事实。

值得庆幸的是，最近韩国汽车公司开始警觉到自己“在乱用垄断的力量”，并开始制定相应的政策。当然这主要也是因为进口车的市场占有率逐步攀升，而需要做出相应回应。正因为如此，心情不是那么的痛快；但是就算如此，韩国汽车公司不再用井底之蛙的视角来看待韩国市场；与之前相比，这也算是一大进步。

如果韩国汽车公司抛开价格因素也能够制造出可以和进口车相媲美的汽车；如果在制造出第一辆后轮驱动汽车的时候，不是用一种“我们要和世界最好的后轮驱动汽车一争高下”的自满心态，而是展现“现在只是开始，请继续关注”的认真和挑战精神的话，那么我会比全世界任何国家的人更积极地表达出我对韩国车的热爱。我们想要战胜德国和日本的汽车，就要像那些国家的人一样，能够自信地说出“汽车的历史不就是国产车的历史吗？”的时候才可能实现。

6. 汽车要看内饰

我们在购买汽车的时候，总是对外观设计看了又看。是轻巧型？还是厚重型？我在这辆车上走下来的时候整体感觉是什么样的？这车和我的品位相符吗？买什么颜色？就像这样，汽车的外观是我们在挑选时最先考虑的部分。

但是事实上，购买以后的情况就完全不同了。神经再大条的人也不会在车买了几个月之后，还一边感叹自己挑选的眼光，一边围着车转上几个小时。既然是已经面世的汽车，那么肯定已经具备了一定的外观水平；如果你购买了那辆车，也只是说明那辆车的样式符合你自己的喜好。但是，这就是全部。虽然外观挑选很重要，但是在车的使用过程中却不会因为外观而感动，并产生自己买车真买对了的想法。（当然，如果是那种门是往上开的那种车的话，每天都可能会因为女人们关注的目光而感到自得……）

真正在汽车使用过程中重要的是内饰。车主人在开车的过程中，看的也不是外观，而是车内。比起前照灯的形状，方向盘的模样，开关的位置和材质、皮革的质感等，才更会给我们的汽车生活带来影响。

就像人们生活中的重要因素衣食住，一开始也只是看是否具备这三个要素；但现在更重视的是衣食住的质量。就像买房子，一开始人们都是看大小，等达到了一定的生活水准之后，就开始关注内部装修。现在中学生们中非常流行的鹅毛羽绒服也是一样的，一开始更关注什么牌子，现在能够展现鹅毛复原力的数值“膨胀度”则变得更重要。

当然没人不知道内饰的重要性，就算有人因为预算不足而选择低配置的内饰，也不会有人因为不知道内饰的重要性而不选择真皮座椅。可是我想要说的买车要看内饰，不是无条件只是让你选择昂贵的配置，而是说在比较同种车型或者不同车型的时候，内饰是非常重要的因素。

2009年面世的梅赛德斯-奔驰W212E级，让汽车发烧友们吓了一大跳。因为比起之前，内饰质感急剧下降。虽说节省成本是汽车业界最热门的话题，但是这么积极地大幅度降低质感的做法还真是有史以来第一次。而且甚至还是奔驰的代表车型E级，做出这么明显的成本节俭！

其实梅赛德斯-奔驰离超豪华车型还有一段距离，它给人的印象是正直、强壮，值得信赖的。如果以手表举例的话，就和劳力士很像。虽然一般人潜意识里都把它看成了最好的车，但是在发烧友中间，它其实也就算是中级。虽然它的座椅也曾使用最高级的Nappa牛皮，然而E级一直以来更倾向于使用人造皮革，使用塑料木材纹理或者在座椅背面使用塑料材质，这是因为比起“高级”，他们更重视“实用性”。正确地说应该是他们就算使用便宜的材质也能够让它看起来很高级。就算与别的品牌使用同样的材料，但是因为“梅赛德斯-奔驰”这个牌子的知名度，人们潜意识里就会觉得它更高级。所以奔驰的竞争对手们，如果想要看起来比奔驰更好，那么就要花费更多的钱才能做到，这就是品牌价值。

可是2009年梅赛德斯-奔驰W212E级的实例也告诉我们，有时高级和廉价之间的差异薄得就像一张纸。这没有绝对性的标准，而是依靠人们的眼睛来判断。内饰和时装一样，跟着流行并受到社会氛围的影响。奔驰W212E级的内饰问题，在宝马和奥迪的内饰不断进步提升的同时，就显得尤为严重。

从欧洲市场开始逐渐展现出惊人成长趋势的奥迪，它的内饰看起来会有点冷，但充分展现了大气和干练，因此得到大众的喜爱。整体几乎看不到任何接缝，同时塑料的质感，木材纹理光泽等全部做到了完美的地步，甚至让我们有在看内饰精品或者高级音响的感觉。作为大众这个全世界最大的汽车企业的下属企业，它的生产单价也并不高。在和大众几乎共用所有材质的同时，用高品位进行打磨收尾，就完成了奥迪的完美内饰。（看车内内饰就会

2002年面世的宝马7系内饰是一场革命。众多的按钮消失了，整洁的车内空间，不像是汽车，反而会联想到日耳曼风格的家具。将各种功能集中统一的操作方式，在十年后的现在成为了世界标准。

发现它们大部分的配件都是共用的。）

宝马与21世纪初革命型设计师Chris Bangle携手开创了汽车内饰的新时代。在让人联想到日耳曼风家具的抽象设计中充满了进步气息。焕然一新的氛围轻易夺走了对车内空间装饰感兴趣的车主们的欢心。

虽说内饰好坏的判断很大程度上受个人爱好影响，但销售业绩同时也能够证明这一点。奥迪2009—2010年连续稳居欧洲市场第一宝座，宝马是第二，奔驰是第三。虽然在世界市场上是宝马第一，奔驰第二，奥迪第三，但是欧洲作为汽车市场的后院，以对汽车挑剔闻名，因此其销售数字要更有意义。

那么什么才是好内饰呢？以前在二手市场曾经流行这么一句话，那就是“Full Option”。这句话本来的意思是“安装了所有能够挑选的配置”的意思，但是实际上一直在作为“与别人不同”“不是普通的车”的意思在使用。换句话说，就是“虽然外面看起来都一样，但是里面安装了很多的配置，不是普通的车”的自我宣传。这里所说的Full Option主要指的是跟“功能”有关的东西，如自动档、倒车雷达、座椅加热等。

但本文中我们所说的最重要的Option不是指这些。首先是座椅的材质，其实硬硬质感的织物座椅并不坏，夏天凉爽冬天暖和，我们心中关于织物容易吸灰尘的偏见，是由于以前国产车绒布座椅而造成的以偏概全的错误认识。如果是硬硬的质感，肯定已经做过防水、防污处理，所以完全不用担心。如果你喜欢真皮座椅最后却挑选了人造皮革的话，那么这种行为就跟使用LV的仿造品一样；特别是韩国国产车人造皮革的味道简直让人头疼欲裂。真皮座椅的最好例子是最近宝马使用的Dakota真皮，不会太软，稍微有点硬，但在长时间的行驶过程中屁股会很舒适，还不会很容易就脏掉。最赞的是已经经过防水处理，使用时就算不那么小心翼翼，几年之后也会看起来像新的一样。柔软的Nappa真皮座椅非常适合每天穿西装的人，如果你整天穿带有铆钉装饰的牛仔裤，那么这就不是一个很好的选择。因为经常坐的地方在不久之后就会变得凹陷，并会被染色弄脏。使用过1～2年的国产高级车和日本车的真皮座椅，一眼就能够看出区别。德国车中只有最高级的配置才使用Nappa真皮，不是出于成本节约考虑，而是精心研究顾客们的生活方式之后做

真皮座椅的最好例子是最近宝马使用的Dakota真皮，不会太软，稍微有点硬，但在长时间的行驶过程中让人很舒适，还不会很容易就脏掉。最赞的是已经经过防水处理，使用时就算不那么小心翼翼，几年之后也会看起来像新的一样。

出的最合理决定。

奥迪甚至还成立了“味道研究所”，主要研究怎样消除新车内那种令人不快的味道。这个研究团体，年中无休地进行材质测试，不光以新车为对象，还研究那些在现实条件下已经使用过好几年的车。因为有的材质在日常使用过程中，在接触空气和阳光直射的情况下，会产生味道。由此你就会明白，那些进口新车中没有难闻的味道，其实都是有原因的。

沃尔沃的内饰中，Ikea和Bang & Olufsen非常对得起自己的丹麦出身，在带来简洁感的同时，打造了非常有感觉的车内空间，就像是大牌精品酒店的房间氛围一样，让人印象深刻。让驾驶人在开车的过程中，觉得自己好像在从事一件非常感性的事情，心情愉快。这就是设计、材质，按钮的质感等融合之后给我们带来的一种魔法。

与之正相反的是法国车内饰，那简直是个噩梦。虽然法国作为时尚和设计梦幻王国，有这种结果让我们非常意外。汽车对他们来说就是一种工具，除此以外再没有别的。曾经问过标致的内饰设计师“为什么只有这种水平？”他说：“我们的内饰设计负责人非常喜欢赛车竞技，认为车内不需要任何东西。”这是真事。

过去很长时间内积极学习外国标准的国产车，现在的内饰也发展到了一定的水平。不久前曾经出言讽刺“和十年前的法国车一样（前面也提到过，法国内饰以糟糕出名）”的日本新闻工作者，现在也出言赞叹：“日本车得要跟韩国车学学。”特别是起亚的内饰尤为时尚并具有功能性，现在在海外也一致获得好评。雷诺三星虽然母公司也是法国，但现在雷诺的内饰已经开始崭露头角，设计非常感性。国产车中，如果你是喜欢运动型的男人的话，那么就选择起亚；如果是喜欢优雅的女性，那么雷诺三星的内饰将是不错的选择。如果说给国内汽车公司提个醒的话，那就是就算进口劳斯莱斯的材料，就算聘请沃尔沃的设计师，如果汽车还是像现在这样味道这么严重的话，那么也绝对不可能成为一流。在购买新车后，第一次打开车门坐到驾驶座上时，如果坐上车后做的第一件事情是因为车内刺鼻的味道而皱眉头的话，是不是绝对说不过去？！

宝马是最重视内饰的公司之一。现在与丹麦著名纺织品公司Kvadrat携手进行新一代的内饰研究，同时与意大利皮革制造商Trussardi一起精心策划最新的内饰，一直不停地研究各种不同的材质和设计。2011年，Trussardi在成立一百周年的时候，曾经与宝马合作，发表了用Trussardi传统手套为主题装饰的Gran-turismo内饰照片。

7. 毁誉参半的Chris Bangle

曾经担任宝马集团设计总监的Chris Bangle，可能是21世纪最有名的汽车设计师。他1992年进入宝马集团工作，2001年随着7系的问世，他也红遍了全世界。他完全改变了宝马之前的设计风格，成为了热门明星。

将之前宝马坚守的内敛、功能性为主的包豪斯设计，一举改为激进的先锋性风格，并为此受到了宝马迷们的诘难。写下这篇文章的我，同样也能够列举出不喜欢Chris Bangle的3943种理由。你知道吗，在美国甚至创建了名为“Kill Chris Bangle”的网站。

首先，他设计的车的行李箱线条变得非常臃肿，箱盖上一个凸出设计，批评家给了它一个贬义的名字：Bangle-butt（班戈屁股）。以前的宝马设计虽然看起来纤细，但是了解之后就会发现，原来在西装下隐藏着具有爆发力的肌肉；而Chris Bangle设计的宝马连大脑里都充斥着肌肉，看起来像是挥金如土的暴发户。他给自己设计的跃动感十足的车体表面起了个名字“Flame Surfacing”（火焰成面）。这个幼稚的名字可能会适合年轻人开的“廉价运动型Coupe”，但是跟宝马却并不相匹配。

我一直觉得，留着老土的胡子、过分干瘦、穿西装的样子也看起来很别扭的Chris Bangle，是将自己对肌肉的渴望映射到了汽车上。当然，我不是精神科医生，也没有听过心理学概论。可是看着他那么轻易地改变了我们熟悉的某样东西，觉得心里不舒服。

Chris Bangle以前的宝马（上），以包豪斯风格为代表的样式，直线线条，并给人浑然天成毫无修饰的感觉。Chris Bangle设计的宝马（下），添加了装饰和猛一看很奇怪的线条。但这些线条只是看起来有些夸张，并不是没有意义的。车内非常简洁，更加实用。现在再看Chris Bangle的设计，就会发现这种设计，其实非常接近尝试将“艺术和技术融合”的包豪斯风格。

然而出乎我意料的是，他设计的汽车竟然卖得非常好。更多的人开始记住了宝马。大街上开始模仿他的前照灯、行李箱，甚至天线模样的车越来越多。尽管他们没有任何思想只是盲目地为了追求金钱利益，但不管怎么说，很多的汽车公司开始模仿Chris Bangle的宝马。他在任期间，虽然曾经发生过雷曼兄弟破产事件，但宝马还是实现了10%的成长！

成为全世界汽车业界最热门的人物之后，在2009年2月的某一天，他突然离开了。之后也曾经有传言说他被竞争对手公司挖走了，或者已经跟韩国国内大企业约好要就职等。当时他却在自己的酿酒厂里热衷于研究怎样增加葡萄的收获量。（最近他经营的设计公司已经和三星签订合约，正在设计新的产品。）

他离开宝马并不是被解雇，而是自己自发的功成身退。在鼎盛期隐退并不是一个容易的决定，因此一开始我也曾经感到不解。曾经与他一起共事的Adrian van Hooydonk接替了他的位置，开始在Bangle的激进型方向和以前的包豪斯设计中间寻找均衡。终于在2012年，宝马成长为德国三大奢侈品制造商中发展最好的公司。它已经在过去的很长时间里超越了梅赛德斯-奔驰；虽然通过设计大师Walter de Silva的新设计，展开追击的奥迪现在已经在欧洲和亚洲地区取得了傲人的成绩，但是想要赶超宝马则可能需要很长的时间。

Chris Bangle虽然不是我喜欢的设计师类型，但是现在重新评价他的话，他是一个非常优秀的设计师。不，“非常”这个形容词都有点不够贴切，或者说我们应该要记住这位宝马历史上最重要的设计师。

他在宝马进入成功轨道的时期，一跃成为了设计总监。利用自己的设计感，轻而易举地取得了惊人的成果，并肯定会被更多的宝马迷所称颂。其实1990年在宝马的设计上，哪怕他只是稍微更改LED Corona或者只是稍微添加一点肌肉线条，他也会很轻易就进入“英雄”的行列。

但是他没有那么做，尽管不能说是完全否定了之前宝马的设计方向，但却反向转动了方向舵。难道没有人劝阻他转动方向舵吗？难道他不明白其实就算不转180°，只要转动个45°，就能够得到更多的掌声吗？可他没有任何

犹豫，将方向来了个大逆转。在前进的过程中，在克服危机的过程中，周围观望的人们一直在发出讽刺的嘲笑；他一直坚定地紧握方向舵，并在确认已经将宝马这艘大船停放在了安全的地方之后，就潇洒地把权限交给了自己的后任，突然离开了。

接过Chris Bangle方向舵的Adrian van Hooydonk是一个非常聪明的人，他现在指挥的方向跟Chris Bangle并不完全相同，但他知道之前Chris Bangle为什么要那样做，同时也知道接下来应该要怎么做。所以在接过方向舵之后，没有左右徘徊，只是认准中间的方向，并在前进过程中不断微调，让航程更畅通无阻。

曾经听一位政治家说过这样的话，“健康的政治，就像是往左歪歪，往右歪歪，并在这样的反复中抓住中心的不倒翁”。如果一直向右倾斜，船就会一直打圈圈，并有可能沉没；往左也是同样的道理。如果轻率胡乱地改变方向，就没法确认方向是否在改变，还是已经找到了均衡。正确发挥功能的不倒翁，就算一下子歪向右边，只要向左拨一下，它就会在来往中找到中心，并一下子站起来。

可能Chris Bangle就是想要成为一个不倒翁一样的存在吧。因为他知道如果方向舵不完全打向反方向的话，就没法改变现在已经根深蒂固的宝马设计因素。因此就算明知这是一个可能会遭到很多人抗议的决定，他还是义无反顾地决定去完成这个尝试。顶住了众多反对和指责，让我们重新思考基本的价值；在掌控了新的挑战问题和可能性之后，把方向舵交给了后任，让他去寻找均衡。如果他想，他可以成为独裁者，但他只给我们留下了像唐吉诃德一样的背影。看着他的背影，连我这个以前讨厌他的人都没法否定他的成绩和存在感。

来韩国的时候，Chris Bangle曾经说过这样的话。

“我不是为了出风头才设计。打造一个同一性强的产品，并用这个产品来构建品牌形象的时代已经过去了。现在已经变成了以品牌形象为基础来制造产品。这意味着一个时代结束，一个新时代开始了。其中最重要的是对关

系的理解，尽管坐在书桌前构思寻找创意也很重要，但更重要的是直接对市场的参与。”

听完他的这席话，我们就可以知道他是一个擅长倾听别人意见的人。他也知道很多人讨厌他的设计，甚至有人想要暗杀他。就算如此，他也在一直推进自己的设计哲学，并相信以后自己的尝试会得到客观的评价。

虽然我不想说Chris Bangle的时代很好，但是却不得不对着他的背影鼓掌。如果他那时候说“以前的设计更好”来迎合保守主义者的话，那么宝马可能就再也不是宝马了。

2006年Z4Coupe一问世，人们甚至都曾经怀疑自己的眼睛。因为它的怪样让它比宝马目录册里的图片更像科幻电影里反派们开的车。2012年，宝马和意大利的Zagato合作推出Z4 Zagato 概念车之后，才让我们知道它的设计是多么的独特和超前。

第二部

名车就是这样的存在

名车不是由价格和知名度来决定的。
一辆汽车很有可能会带来革命一样的社会变化，
也可能会改变人们的价值观。
今天就来讲述那和伟大的文学和音乐一样，
同样能够给我们带来感动的名车。

1. 完美也能够进化

每个人对“好车”的评价标准都是不一样的。在我看来像是深海鱼的车，在别人的眼里很有可能是外形最完美的车；就算白给也不想要的车，甚至有可能是有的人挣一辈子钱才能买得起的车；觉得太平凡不喜欢的车，也有人正是因为它的平凡觉得舒服而成为购买的理由。所以可以说几乎有多少辆车就有多少辆“好车”，即“所有的车都是好的，就像每个人都是独立珍贵的存在一样。”是不是你以为我会这样说？如果真这样回答的话，那就不是有点“自以为是”的我了，而是别人给我代笔写的了。所以今天在本书中我会坦诚地说说最好的车，那就是宝马3系。肯定有人会说“唉，那不就是江南的阿姨们开的车吗？！”首先，我要说，我们不能轻视阿姨，虽然那些大男子主义者经常会说，女的还是在家玩锅盖吧。我还是要说，能同时玩好锅盖和汽车的人还真不多。

阿姨们选择宝马3系的理由很明确，那就是外形时尚，驾驶舒适，驾乘感好，卖得好，到哪里都有面子……在考虑到以上这些所有因素的同时，价格还不贵，单看这一点，它就可以被称为一辆好车了。当然，我认为它是最好的车，并不仅仅是因为这些。这辆车不管是跑、转、停，几乎所有的基本动作都能够非常完美地完成。可能又有人会说“贵的东西肯定好，这是当然的”。那么我可以告诉你，这辆车在同级别的德国车中，达到了有史以来最完美的均衡，就算是在价格更贵的汽车中，想要找到造得这么好的车还真不多见。梅赛德斯-奔驰和雷克萨斯不是毫无缘由地一直在叫嚣“打倒3系”！

更别说现在还没有任何车可以做到这一点。

宝马1975年给“小的高级车”赋予了价值，在这以前欧洲一直都奉行“高级车就是大型车”的固定观念。宝马出于“肯定有人会更想要适当大小的高级车”的考虑，才有了3系的面世。小而高级的汽车，在追求不亚于运动型汽车驾驶乐趣的同时，开创了一个史无前例的新市场。正好……虽然这么说可能有点奇怪，但在1973年第一次石油危机以后，人们更加注重经济方面的考量，所以3系在面世后就一炮走红。现在随着时间的推移，经过不断的进化，6系也已经面世，宝马3系已经成为这个市场的标准。

如果对3系有所了解的话，就会知道，2012年随着F30 3系的面世，大部分人关注的不是最新一款车型与之前有多大的不同，而是有没有更好地保留其原本的价值。这款车早就在第三代时就达到了最完美的状态，因此，比起有没有添加什么新的东西，有没有稀释或者减少之前的优点，这才是最重要的。当然，宝马肯定也知道这一点。5系和7系，为了追求新的东西而多少改变了其方向性，作为宝马经典代表的3系，想要做到这一点却并不容易。因为就算要追求新的东西，也要在保持原来3系基本价值的基础上进行才有意义。

哪怕它不是超级跑车，也不是什么罕见的车，在接过最新型3系的钥匙，起动发动机开始驾驶时的心动到现在还记忆犹新。仁川机场的停车场上，停着我的爱车，上一代的3系。这辆车在过去的3年里，每天都给我带来感动。难道还能比之前更好？要是没有以前好的话，我下次要买什么车呢？当时脑子里一直在浮现着这些杞人忧天的担忧。尽管迫切地想知道我最喜欢的车变成了什么样，但好吃的要留在最后，我决定最后一个试驾，把车钥匙让给了别的杂志社的编辑。汽车开始在每隔50米有一个环岛的西班牙巴塞罗那郊区道路上奔驰，没过多久就传来他的大喊：“这还是3系啊！”

新3系添加了能够节能的ECO PRO模式，按下这个按钮就可以减少20%的油耗。选择ECO PRO模式之后，在仪表板上会标示出增加的行驶距离。

这就是最好的称赞！比上一代更大的车体，更长的轴距，对那些喜欢“大车”的普通人来说可能是一大优点，但是对更喜欢3系更动感、无累赘行

上图，F30 3系，4000万韩元左右的最好选择。充分的驾驶乐趣，卖相好，油耗合适，配置丰富，安全又便宜。你要是让我找比它更好的车，说实话，我还真没有能够找出比它还好的车的自信。

下图，新3系，添加了能够节能的ECO PRO模式，按下这个按钮就可以减少20%的油耗。选择ECO PRO模式之后，在仪表板上会标示出增加的行驶距离。

驶感的我来说，这反而是会让我担心的地方。大部分人更喜欢宽阔空间和宏伟氛围的爱好，让最近的车有越来越大的趋势。可如果把这一点同样灌输到3系上的话，那么就像是穿着西装跑100米赛跑一样不自然。

3系项目经理Udo Hanle曾经这样介绍：“3系强劲的性能已经在第三代时达到了最完美的状态，因此我们要追求的是在这个基础上追求更好的安乐感。”他说的虽很轻松，这却像是几乎不可能的事情。同时追求有力和驾乘感，这就相当于要求青春偶像同时兼顾作词作曲和录音等所有工作。不管怎么样，他们肯定会朝着这个目标努力，可想要在所有的领域中全部达到最好的水平，本身就不是一件容易实现的事情。

抓着新3系的方向盘开始奔驰的时候，马上就能够感受到比之前的旧车型更舒适的安乐感。悬架系统更轻松地处理凹凸不平的路面带来的颠簸感，前轮也可以更敏感准确地响应方向盘的操作；急剧操作下，车体也不会振荡；后座空间得到了扩展，就算是初次驾乘德国车的人也不会觉得不适。踩下加速踏板，之前会因推背感带来的晕车现象也有所减轻。

让驾乘感得到提升的最大功臣，是能够实时掌控路面情况，即时做出反应的悬架系统。这种装置在高一个等级的车型中非常普遍，看来能够让3系实现进化的只有这个方法了。可以说这个决定非常成功，它比任何可调式悬架都要更即时、顺畅地实现操作。不光是驾乘感，发动机、变速器、转向反应等功能的升级，自动巡航功能现在也已经成为基本的配置，这是一个不容小窥的进步。游刃有余轻松搞定市内行驶的能力，澎湃的奔驰动力，还有在自动巡航中同样能够体验到的运动乐趣，以及可对行驶状态进行调整，达到节能目的的ECO PRO模式，都让人耳目一新。只要按下ECO PRO模式按钮，就可以减少20%的油耗。选择ECO PRO模式之后，在仪表板上会标示出增加的行驶距离。这是国产车目前还做不到的，同时也不是国产车那种无论怎么踩加速踏板，车都没劲的那种让人无言的节能系统。即便按下这个按钮，它也可以做到宝马的完美行驶。

宝马这样的制造商，增加投资、安装新的配置等不能说是什么了不起的行为。可如果它以与旧版相似的价格上市的话，那么这将会把同等级的竞争

者直接打入“地狱”。再加上它在韩国国内的价格相对别的品牌要更加经济实惠，比旧版更好的配置，然而价格却更加实惠！多种配置还可以让消费者随心所欲挑选，这些是那些毫无诚意地随便增添一个可有可无配置的制造商们拍马都不及的。

不仅是迄今为止，就算是以后想要在这个领域凌驾3系之上也并不是一件容易的事情。真好奇原来打算用“敏捷”这一新看点来超越3系的梅赛德斯-奔驰当时的表情。

对这款车的进化感到痛心的人也有很多，那就是像我一样开旧款3系的人们。当然我们除了期盼它的价格能够一下子升上去之外，好像也没有什么能做的。哎，算了，不知道。要不为它鼓掌？

2. 保时捷病毒

不直接去斯图加特保时捷的专卖店，好像见不到保时捷的所有车型。现在韩国迎来了一个能够开上全世界所有保时捷的机会，那就是由理斯图加特跑车主办的“Porsche Driving Experience”。

在龙山站坐上KTX，以时速300公里/小时的速度驶向全罗南道。说实话，听到保时捷代理商理斯图加特跑车要举办“Porsche World Road Show”（PWRS）这一振奋人心的好消息之后，我的心情并不怎么愉快。我性格乐天积极，所以无论之前试驾过多帅、多快、多贵的汽车，都能够以平常心回归我的爱车，会再次与我的爱车陷入爱河。但唯一一次让我没能抵挡住诱惑的，就是保时捷。当时一眼见到保时捷，就发现它与20岁那年差点让我成为欲望奴隶的女朋友一样致命。这时它不像法拉利、兰博基尼，在我触手不可及的地方；而是在我触手可及的大街上，看着我。虽然有人说保时捷长得像青蛙，但不管怎么看都觉得，我是青蛙，保时捷是蛇。只是看着它圆圆的前照灯，就觉得四肢酥软，浑身无力；甚至在感觉马上就要失禁时，赶快闭上眼睛。

在PWRS活动中，可以依次试驾保时捷所有的车型，尽情享受保时捷驾驶乐趣。由保时捷德国总部精心策划的这次活动，是带着所有的车型，以在全世界巡回的方式举办的。看得出来，他们是带着“只要试驾一次就没人能够抵制它的诱惑”这种信心而策划的这次活动。来自德国的保时捷一边宣告自己“我来传播保时捷病毒了”，一边给我们抛媚眼。就像是长相优雅俊美的男明星用低沉性感的声音说“你肯定会被我诱惑。”我也终于有点理解为

什么听到这种台词的阿姨们会激动地晕过去了。全世界所有的汽车公司都标榜自己是最好的，并竖起自己的大拇指；但是保时捷却的确有点不同。

我记不起来第一次驾驶保时捷是什么时候了，不知道这么酷的体验为什么会忘记。但在抓过保时捷的方向盘之后，会让你忘记所有像“初体验”之类的世俗价值。你只会与汽车浑然一体，陷入一种忘我境地。只记得自己在著名山路的下坡道上，用一种无法想象的速度奔驰，并不自觉发出高兴的大笑声。

那次银色车体、红色皮内饰911的试驾，让我的人生发生了一点小改变。是那种自己从小就憧憬的梦想终于实现了之后的空虚吗？不知道是不是因为没有感到背叛感才这样。这辆车带给我的快乐远超我的预期。不，应该说，比起快乐应该用欢呼更合适。并不是因为它是昂贵的跑车，也不是因为人们关注的视线。保时捷911能够百分百地按照我的指使，带我随心所欲地前往我想去的地方。有时还会给我展示新方法，会给我展现意料之外的性能和惊喜。在我踌躇时，能够让我安心；在我高兴时，告诉我这是真的。它跟我实现了完美的合体和交流。如果说911是女人的话，那么和这个女人将是最完美的。虽然它只是汽车，但是跟它在一起时，比跟脾性相合的女人在一起都快乐。

PWRS和保时捷驾驶学校的区别在于，就算不是保时捷车主也可以参加。维持在最好状态的保时捷所有车型的试驾车辆由德国保时捷本部提供，轮胎也都是每天更换新的。如果说保时捷驾驶学校是为了提高车主们的驾驶实力而举办的活动的话，这次的活动旨在帮助想要了解保时捷各种不同车型差异，或者在多种车型中烦恼不知道该选择哪一种的人们，帮助他们挑选适合自己的车。再有，就是给像我这种，喜欢保时捷，短期内却没办法成为车主的人们，提供代理满足。你可能会想说要省下参加这次活动的钱，留着买911；虽然我不知道这些钱能够让你提前多长时间实现梦想，可我觉得参加这样的活动，能够帮助你更明确你的目标意识。

活动包括制动测试蛇形驾驶、两次操控测试，还有保时捷Exclusive[⊖]的

⊖ 按照个人喜好和生活方式选择各种配置的保时捷特别定制项目。

有人说保时捷长得像青蛙，但是不管怎么看，我才是青蛙，而保时捷是蛇。只是看着它圆圆的前照灯，就觉得四肢酥软，浑身无力。甚至在感觉马上就要失禁时，赶快闭上眼睛。

相关说明和Demo驾驶等。最令人开心的当然要数Boxster、Cayman、911等跑车和Panamera、Cayenne等大型车的操控测试。单是能够在灵岩F1赛道上奔驰就很令人兴奋了，再加上能开着保时捷，简直美不胜收。Cayman S最先登场，这是我下决心想要在最近几年内购买的车。Midship的操控和会令人联想到356B的轮廓，魅力十足的同时，价格也相对便宜。干净利落轻松完成测试的同时，会让你觉得好像变身成了詹姆斯·迪恩。体验着这种感觉的同时，离世的詹姆斯·迪恩应该是很幸福的。假如你想模仿詹姆斯范，可以选择Boxster；再多交一千万韩元就可以买到和詹姆斯死时开的车完全一样、连名字都相同的Boxter Spyder。可这辆车的车顶只是罩了一层像雨伞布一样的薄防水层，因此在买车之前你需要先买一个有车库的房子。

打开911车门的瞬间，我的心就开始荡漾。在保时捷毫无瑕疵的曲线面前，男人的心也是糨糊。记得以前看过的汽车杂志上写着，Midship是跑车的最理想状态，将发动机放在两轮后面的保时捷RR是畸形的驱动方式，其重心在后面，没法进行精确的操控。保时捷方面虽也想变更，可因为爱好者们的圣化原因，没法做出更改。不光是韩国杂志，我也曾经从美国汽车杂志和日本汽车杂志上看到过相似的报道。这个从物理学上来说是正确的，但下面是连一个女朋友也没有交往过的四眼工程师们发唠叨的话："跑车"是享受感性的载体，实现绝对的速度和数值的那不是跑车，那是赛车。跑车需要能够刺激人们感性的因素，虽然像用尺子量过一样标准的Midship也不坏，但是根据加速踏板的角度控制来改变车姿态的RR构造，让911真正成为有乐趣的跑车。

有人说采用了FR（发动机前置后轮驱动）驱动方式，有四个车门，车体较大的Panamera、Cayenne不是真正的保时捷。说这种话的人其实是并不真正了解保时捷的人。如果你因为它是SUV就小瞧它，那么坐上Cayenne之后不是会吓一跳，而是会让你蹦起来，这车的操控和性能完全可以媲美小型跑车。就算它是大型SUV的体型，驾驶时给我们带来感觉却和小型两厢车相似，会让你完全忘记它的体积和重量。反而因为它的重量，让你可以更好地体会漂移的乐趣。Panamera也是一样，如果你想，可以搭乘4个人一起享受漂移。尽

在灵岩举办的PWRS和保时捷驾驶学校的区别在于，就算不是保时捷车主也可以参加。Boxster、Cayman、911、 Panamera和Cayenne等维持在最好状态的保时捷所有车型试驾车辆全部由德国保时捷本部提供，轮胎也都是每天更换新的。

跑车需要能够刺激人们感性的因素，虽然像用尺子量过一样标准的Midship也不坏，但是根据加速踏板的角度控制来改变车姿态的RR构造，让911真正成为有乐趣的跑车。

管它想要追上911或者Boxster有点难度，可也并不会落后很多。

参加保时捷驾驶体验活动的话，911车主肯定会迷上Panamera、Cayenne；而Panamera、Cayenne车主则会被聚集了所有精华的911和Boxster所迷。像我一样还没有购买保时捷的人，参加这次活动之后，只会中毒更深。庆幸的是，这种病毒不会让人软弱，反而会催人奋进。和饱受折磨之后死去的那种病毒不同，这种病毒会让你更热衷你的生活。这种病毒也没有治愈的方法，因为就算你购买了保时捷，你的沉迷症状也只会更严重。

3. 如果再给Roadster加点浪漫

宝马Z4在某种意义上可以说是最具有宝马特色的车。前置发动机、后轮驱动的FR（Front Engine Rear Wheel Drive）驱动方式，前长后短的“Long Nose Short Deck”传统跑车设计样式，让它魅力四射。就算牺牲所有东西也无法放弃的Z4的理想配重比例，是能够让我们最大程度真正体验到“驾驶乐趣”的根源。

这其实已经概括了Z4的所有，如果你是像我一样非常喜欢宝马操控的人，那么就一定会非常认同我的话。我们这样的人，就算宝马把Kidney Grille㊀做成星星样式，或者在行李箱装上鲨鱼模样的扰流板，我们也不会反感。因为不管我们多么不喜欢它的设计，或者多么无法理解其内饰设计，在我们抓住方向盘，踩下加速踏板的瞬间，就会感动得热泪盈眶。

现在购买宝马的人群中很多人却并不知道它这种令人感动的操控和发动机抒情般的转速质感，只是因为宝马这个牌子带来的高级感和年轻感才选择它。这种现象并不仅仅发生在江南的阿姨们中间，它已经成为了全世界的普遍现象。

站在宝马的立场上，这也是一个很大的烦恼。如果没有驾驶乐趣和运动性能，那就遗失了宝马的本质；如果太追求运动性，那就没法兼顾大部分顾

㊀ 宝马的象征。在车体前面就像是肾脏一样左右对称，所以被称为“Kidney Grille”。

客们要求的安乐感和便利性。如果迎合大众口味，销量肯定会大幅度上升；可是却足以让全世界的爱好者们和新闻工作者们感受到强烈的“背叛感”。这会让它形象恶化的同时，最后招来被一般消费者放弃的结果。现在有一把双刃剑架在了宝马的脖子上。

就算是处在那样的情况下，宝马还是做得非常好。迄今为止亮相的所有车型，在操控和驾驶乐趣方面都完全合格。不，应该说是以最优异的成绩让其在全世界一直热销。就算别的制造商追上来，宝马也完全没有必要改变自己的属性。

然而他们的变化在我们完全没有预料的时候开始了，那就是Z4。宝马完全颠覆了自己引以为豪的运动Roadster概念。如果说以前的Z4是在弯道和赛道上完全发挥了自己价值的运动Roadster的话，那么2009年面世的E89 Z4成为一个能够同时完全匹配高级百货店（名牌馆）停车场和嘈杂江北市内道路的车。如果你曾经因为看中它可开启车顶，中意它带来的浪漫气息而买过Z4；最终因为它生硬的驾乘感而选择卖掉它的话，那么E89 Z4的出现无疑相当于写给你们的公开道歉信。

这个事实在你起动发动机，踩着加速踏板，离开停车场的瞬间就可以感受到。之前宝马特有的生硬驾乘感不翼而飞，它平滑稳妥地处理路况的样子就像是梅赛德斯-奔驰。不，在某个意义上来说，也很像雷克萨斯。咦？是坐飞机的时间太长产生的错觉吗？为了一睹最新的Z4，换乘了3次飞机才到达西班牙Alicante；从家门出来到到达Alicante酒店房间放下行李，一共花费了25小时。长时间的旅途奔波让我有点头疼，难道是因为这个才让我没法精确感受车感吗？坐在前排乘客座上的汽车杂志总编辑却在我经过三个减速带的时候，冲我眨了眨眼睛。当我们感受到就算是在过减速带时也不用绷紧臀部的事实之后，感到有点困惑；因为之前的Z4不是这种级别的车。

Z4再也不是之前需要睁大眼睛驾驶的生硬跑车了。不管是和女朋友出游，还是载着你熬了几天通宵的疲倦身体回家，它都能够非常优秀地完成自己的任务。

曾经考虑过购买两人座Roadster的人们可能会同意，Z4在这个市场上就像是妈妈朋友家的孩子一样的存在。因为它能够在注重华丽设计和性能的同时，还能兼顾氛围的车实在不多；销量高那是因为它有着独特的理由。

其实在媒体试驾活动开始之前，在网上看到流传的照片时，就预料到了会有某种程度上的变化。Z4的驻车制动手柄消失了，换成了电子驻车制动按钮。全加速前进到弯道前猛踩制动踏板，同时转动方向盘，拉起驻车制动器手柄的话，宝马的漂移就开始了。在你厌烦紧跟屁股后面挑衅的国产跑车时，也可以利用驻车制动器在原地转弯甩开他们。对前轮驱动轿车来说，驻车制动器就是在你停下时，防止汽车移动的装置。但是对宝马来说，驻车制动器是能够实现漂移和瞬间方向转变的装置。梅赛德斯和奥迪早就换成了电子驻车制动器，但是宝马一直到最近才有所变化。但除了7系之外，别的车型还有驻车制动器手柄拉柄。配备了被扎后还可以跑100公里的零压轮胎（Run-Flat tire），以最尖端科技引以为豪的宝马执著于手动的理由，在于它是能够给驾驶者带来驾驶乐趣的装置。尽管事实上灵活运用这个装置的人并不多，因为会激烈驾驶自己宝马的人非常少（我在行驶途中也绝对不会拉起驻车制动手柄）。所以可能继7系之后，下一代5系中的手柄可能也会消失……本来是这么想的，但是为什么竟然是Z4继7系之后改成了电子驻车制动呢？这是做梦都没有想到的事情，这种别扭感在驾驶的过程中越来越大。

Z4的驾乘感虽还称不上是荡漾，但是可以称得上是松软。迄今为止，宝马的路况处理那种感觉很多时候只能说是“猛地一下子”。就算有的人喜欢在感受路况的同时随之向上抬身体，可假如是习惯开国产车或者日本车的人，可能就会因为其生硬的处理而不满。现在新型Z4的驾乘感就算是有腰疼症状的老奶奶也会感到满意，在驾乘感好这一点上没有什么好反驳的，毕竟没人会喜欢被颠簸并转而喜欢生硬的搭乘感。问题是这个柔和的悬架在转弯的时候能够胜任吗？当然宝马也知道我们会有这样的疑问。把车钥匙交给我们的金发宣传人员告诉我们新的Z4安装了电子驻车制动，并且有soft-sports、sports、sports+三种模式可供选择。这次他们的试驾路线没有选择海岸公路，而是选择了山丘公路。在看地图时虽然也曾困惑，为什么来到了休养城市不去海边却要在山里跑？原来试驾路线是要花费4个小时的弯路。原来比起回答“你们也像雷克萨斯一样放弃了运动性吗？”之类的傻问题，他们的意图在于让你自己亲身体验然后自己来评价（事实上真的有人问那个问题）

啊啊啊，嘴上说4个小时好像就是不痛不痒的一句话，但体验起来那真是一个很了不起的路程。弯曲的路好像没有尽头，甚至到了后来开车的我都快晕车了。喜欢驾驶的人们经常说如果能够连续开上几个小时，并且都是弯路就好了之类的话。真正体验一把才知道，这真不是一个愉快的体验。第一个小时是真的觉得很神奇，一分钟几乎重复20多次的全力加速和紧急制动，真的很兴奋。大约过了两个小时之后打开了车顶，因为集中力开始下降，想要吹吹风提提精神，车顶打开的速度很快。在第三个小时过后，快到第四个小时的时候，感觉大脑里的血液都开始横冲直撞，脸部苍白，甚至开始出现眩晕现象。现在真心想要停下了，导航仪上依然显示还剩下一大段路线。尽管有过在转弯时汽车出故障的经历，然而我自己出“故障”还是第一次。宝马的电子驻车制动二话不说肯定是满分。按下sports按钮时，已经是在弯道转的想吐时了；sports+按钮则让我感受到了保时捷才有的牵引力性能；以前的老款Z4感觉就介于sports和sports+之间。换句话说，就相当于同时拥有了雷克萨斯的搭乘感和比老款更好的运动性能。

当然它并不是只有悬架感受有了变化，还在宝马家族的“家传宝刀”3升直列6缸发动机基础上增添了涡轮功能，让输出功率和转矩更强劲；变速器是最新开发的DCT㊀。简单点说，就是世界上最好的发动机，再加上最先进的变速器。如果你想要在别的地方寻找这么性感和高转速的发动机，那么就只有价格是它四倍的法拉利身上才能找到；Z4还能收纳法拉利没法放得下的两人用高尔夫杆袋。不管是喜欢浪漫的女性，还是想要追求刺激的富二代，或者是想要在人生最后的时间里发光发热的白发老夫妻，这款车都是非常值得推荐的选择。之前只知道埋头往前跑的跑车宝马Z4，现在摇身一变成为了大众情人！

㊀ 双离合变速器，Dual Clutch Transmission的简写。其内部构造和手动变速器一样，但是没有离合器踏板，是能够像摩托车一样驾驶的新一代变速器。它和手动变速器的传动效率一样高，并且可以节省油耗。

4. 在首尔享受敞篷车

最近几年间，韩国变得很宽容。夏天到处都可以见到穿着几乎露出小半个屁股的超短裤的女性们。看着不认识的女人穿着暴露性感，我不知道是高兴还是悲伤，很微妙。胳膊上有纹身的新入社员看起来也不是那么奇怪了，女高中生穿着类似迷你裙的校服到处跑、晚上带着墨镜也没人说三道四了。现在韩国成了只要不给别人造成伤害、做什么都很自由的国家。虽然以上这些都不是我的“菜”，但是不管怎么说，整个社会向着认可多样性存在的方向在发展，仅为这一点我就想鼓掌称赞，因为个性是好东西。

虽说提到了个性，但想要在韩国人身上寻找个性并不容易。韩国人经常把“不同”和“不对”两个单词混着用，这不是因为他们接受了错误的国语教育，而是因为全体国民都把“不同”当成了“不对”。不想和别人不同的国民性，轻易可以得到确认。在阳台上看看公寓停车场就知道，几乎都是银色、黑色、灰色；类型不是轿车就是SUV。他们选择这样的车的理由是“无可指责，不会腻烦”，其实真正原因是不想要太出彩。在看到别人特别出彩的时候，不知道是知道自己绝对不会做那样的选择，还是觉得他这种不同的选择是错误的，反正结果就是开始对那个人进行不必要的指责。

20年前随着进口车市场的开放，敞篷车进入了韩国市场；但是就算是已经过了这么长时间，敞篷车还是没能走进人们的生活。敞篷车在韩国遭遇冷板凳的原因，有人说是实用性不强，有人说是耐久性不够；但其实最大的理由是太显眼了。没开过敞篷车的人，可能会认为那些敞篷车驾驶人是为了惹

人注目而在耍酷；认为他们是想要让人看到自己坐在昂贵汽车驾驶座上的暴露狂。就算是买一千万韩元的小车，也经常会瞄两眼映照在车窗上的自己的身影；所以如果说丝毫没有想让人看的想法，那也是撒谎；但是这却并不是别人想象中的全部理由。

喜不喜欢敞篷车，就在于你是否喜欢风。“没有车顶的车”的存在理由不是想要给人展示自己开车的样子，也不是为了患上皮肤癌而获取保险金。只是因为喜欢风吹起自己头发时的那种好心情。你要是问我那有什么好的，我还真难回答，因为那种快乐是难以用语言描述的。

简单点说，这有点类似于喜不喜欢淋雨。不管是谁，在十几岁时都曾喜欢尽情在雨中奔跑。特别是和自己的爱人或者喜欢的朋友一起淋雨的话，那么那将会是一辈子都不会忘记的回忆。十几岁的人从来不会担心衣服会不会淋湿，是不是对身体不好，或者就算淋酸性雨会变成秃头也无所谓；虽然偶尔会有孩子会担心被妈妈骂。即便是小时候这么喜欢淋雨的孩子，他们长大之后也不会开敞篷车，理由是千篇一律的“会被妈妈或者老婆骂”。购买敞篷车，说不准就是还没有成为那样的、人人都不想成为的“大人”的证据；还有一种情况，那就是已经是大人了，可还保留着小时候的那种心态。没有停车的地方，有坏孩子会拉拽折叠顶篷，保险太贵，没有值得我打开车顶的好地方等，用这些理由在那里狡辩的人们，其实这些都是不成立的逻辑；真正的原因只是因为他们是“大人”。敞篷车是只有保有童心的成功大人们才开的车。

敞篷车最适合的其实是开始长白发、一起生活了20多年的老夫妻。如果太年轻的话，人们在关注它的浪漫之前，首先会好奇车主的父母是做什么的；如果是两个男人在一起，就又会被人怀疑性取向；自己一个人的话，还会被人误会是生活糜烂的人。这样的偏见是敞篷车在韩国没有人气的最大理由之一。3系的敞篷车平常里就是Coupe，谁都不会想到这辆车的顶篷藏在行李箱里；是为那些有时也想要一辆普通车的人们量身打造的。虽说不是只有3系是硬顶，但是同类车中能够像它一样坐4个人的并不多见。金属车顶在关闭状态下，完全不用担心会像软顶敞篷车那样，被人用刀子划破；也不用担

3系的敞篷车关上车顶之后就是完美的Coupe。因为是金属车顶，所以在关闭状态下，完全不用担心会像软顶敞篷车那样，被人用刀子划破；也没必要担心几年后会漏雨。所以如果想要在首尔尽情享受，那么硬顶将是首选！

心几年后会漏雨。时速高达200公里以上时，噪声很小，车体也不会发出吱嘎声。初期硬顶存在的开合时配重比例失调的问题，现在也都得到完美解决。车顶完全关闭时，你甚至会完全相信它就是一辆Coupe。

按下按钮，22秒之后，车顶完全打开，你就能够看到广阔的天空；这种感动是汽车天窗永远无法匹敌的。车顶打开状态下，就会尤为关注发动机声。加速踏板踩到底时，听着发动机演奏的乐章，会让你不自觉地跟着那个节奏摇头晃脑。安装有单涡轮的335Ci不管在哪个领域都很强劲，转速越高越充满魅力的声音和力量跟自然吸气方式完全一样。但你要知道这么一件事，并不是所有的发动机在增添涡轮之后，就都能够变得更强劲有力。

宝马的涡轮是为了完善自然吸气发动机的缺点研发的，因此它的转速性能几乎和自然吸气一样。特别是新型335ci敞篷车上的N55发动机㊀，在追求效率的同时更节省了油耗。以前的宝马，如果用深踩加速踏板的方式开车，那么不到下午就得去加油。最新的335ci就算你在深夜绕着南山转，一直转到轮胎抗议，油表指针都几乎纹丝不动。我作为3系忠诚粉丝，之前唯一不满意的就是它的敞篷车，因为在它身上，3系如珠如宝的操控感很微弱。但现在这款车却让我完全无可挑剔，外观比轿车更帅，车顶开合很顺畅，油耗跟上一代相比，几乎有了50%的节减。

十年前，首尔世界杯时我曾经开过一辆红色敞篷车，是与当时淹没首尔的红色世界杯热潮非常相符的红色；然而周围人们的视线，并不美丽。分明是类似于荧光灯的红色，但人们的表情就像是看到了葡萄牙球队那种暗红一样，眉头紧皱。随着岁月流逝，改变的不仅仅是韩国足球国家队的实力，现在人们对于红色敞篷车也没有过去那么抵触了。现在我旁边就停着一辆保时捷Cabriolet，后面还有一辆宾利。如果是十年前，绝对看不到这么多种类。首尔，还有生活在这里的人们，已经做好了接受与众不同东西的准备。当然，想要载着穿袒胸装的女朋友去看世界杯，还是有点过；可说不准十年后就能实现了。

㊀ 宝马的高性能直列6缸发动机代表之作N54的后继者，是宝马最早的单涡轮汽油发动机。虽然是单涡轮，但是排气管分为两个、三个气缸一组，加速更快，性能更好。

5. 小但是不丢人的两厢车

奥迪A3开过来时，视线不自觉被吸引。白色LED日间行车灯就像是添加了珍珠粉的眼影一样，散发出钻石般光彩。离得再近点，看到的就是像张开的大嘴一样的一体化格栅；“嗖”的过去之后，鼓囊囊的性感屁股绝对让你移不开眼。称不上帅，也不能说是漂亮，但它的设计真是绝了。最近独揽设计霸全的奥迪真的是太酷了。韩国进口车市场继宝马和雷克萨斯之后，已经成为了奥迪的天下。奥迪已经独领风骚很长时间了，这都要归功于它的设计。

即便奥迪优秀的设计已经得到所有人认可，2003年奥迪A3在韩国面世时，还是震惊了一群人。省略了行李箱，后门改成向上开启的两厢车，就算在不久之前的韩国，还都是一辆要提前先做好每天听一百多遍“真像pride”的思想准备之后，才能开的车。以前汽车演变就是在两厢车基础上进行的，增添了行李箱就成了轿车，拉长车体就成了Coupe；自“汽车”进入韩国，轿车就成了韩国人眼中的主人公，两厢车就成了人们眼中的怪胎。如果说轿车是以家人、品位为中心的汽车，那么两厢车就是适合一个人或两个人驾驶的休闲车。其品位肯定比不上轿车，可却更轻快、更敏捷、活用度更高。虽说没有行李箱，看起来可能会有点窄，但稍微夸张点说，轿车里放不下的小型冰箱，两厢车可以放得下。

吹毛求疵的人可能会说，A3又不是最早的两厢车，还说什么震惊的“大事件”呢。当然A3不是最早的两厢车，哪怕它在韩国没有人气，韩国国产车制造商们也一直没有停止两厢车的生产，最近进口的两厢车也非常有人气，

几年前现代也曾以“与众不同”为宣传口号为两厢车 i30造势。但A3的登场成为焦点的理由，就是因为奥迪A3和市面上所有的两厢车相比，有不同的意义。奥迪A3是奥迪这个德国主打品牌的两厢车（三大德国主打品牌中最早登场的小型车），仅这一点就不同。比起成为“质美价廉的进口车”，它把重点更多地放在了满足多样的生活方式上，这一点也很特别。社会对它的关注也同时证明了韩国市场已经实现了从追求“大小”到注重“质”的市场转变。

迄今为止，韩国还是有很多人都习惯以车的大小来评价其价值，认为小车就是廉价车，大的就是高级车。所以在韩国如果想要感受天然真皮座椅的质感就要购买2升以上的中型车，如果你重视内饰的质感，那么就只能去3升以上的车里挑选了。如果你说想要在小型两厢车上感受质感，那是绝对不可能的。因为两厢车的车体大小决定了它的价格，内饰和配置也根本不用期待。所以国内消费者们以前以“大小和设计很满意，但是内饰太差了……”的理由，放弃两厢车；这样只会造成因为卖不动，配置和式样更不上档次的恶性循环。

2008年初次亮相的A3，不仅仅安装有会让人联想到R8的日间行车灯和全景天窗，还有18英寸的方向盘、Boss音响。以前想要这样的配置最起码得要4000万～5000万韩元的价格才能实现。现在随着市场的扩大，价格泡沫得到了消减。所以A3面世的2008年，最高配置销售价格才4290万韩元。这竟然还是在欧元大涨的趋势下决定的价格，所以它的竞争者们开始颤抖着关注A3。特别是与A3共享配件的大众高尔夫，更是在簌簌发抖。是购买更有成熟味的A3，还是更强烈、有内涵的高尔夫GTI，这是准车主们快乐的烦恼。

两厢车的人气，与男人们开始注重装饰自己，并寻找个性的现象不无相关。对汽车观念的改变，比起体面和标准开始更注重自己个性的表现，使得以前只有在有过欧洲生活经历，或者喜欢小车的一小部分人中才有人气的两厢车，得到了大众的喜爱。

这个时代的人们的生活方式没有固定的正确答案，但是越是多样化的生活越会被人们认为是潇洒。如果你喜爱自行车运动，喜欢收集艺术玩偶、红酒，并喜欢摄影的话，那么有必要关注一下这样的两厢车。奥迪A3既高级又美丽，还很时尚。这辆车将会成为那些只是把汽车当成交通工具的人们的另一个趣味工具。

奥迪中最聪明的车当属A3，虽是两厢车，但是有着不输于轿车的优雅和不容小窥的驾驶乐趣。不管是西装还是休闲装都很搭，这也是它最大的特征之一。

奥迪A3拥有两厢车的典型侧面，没有华丽的技巧，但端直的曲线最大程度地表达了两厢车的美丽。A3是欧洲最有人气的车型之一，是最近在全世界引起奥迪热潮的功臣。从上往下依次是2010、2011、2012年的A3。

6. 世界上最快的艺术品

最适合美术爱好者的车是什么呢？跟高尚的爱好最搭配的是顶级轿车梅赛德斯-奔驰S600？是能够装下巨大雕塑作品的沃尔沃旅行车？还是比任何人都走在流行前列的法拉利V12？其实没有必要烦恼，因为适合美术爱好者的车从一开始就不存在，他们只要根据各自不同的爱好挑选适合自己的就行了。

如果你是一个曾经在脑海中思考过什么样的车最适合你这个问题的美术爱好者，如果你是一个想要时时刻刻宣告你对美术热爱之心的人，我倒是有一个建议，那就是宝马 M3。M3是一辆从完全静止到时速100公里只需要4.1秒、420马力的跑车。你说这对美术爱好者来说会不会太过刺激？就算你是一个连出游都穿西装，头发永远二八分，从没挑战过新发型的人，也一定要开M3；前提是你是真的热爱艺术。

如果你听过杰夫·昆斯（Jeff Koons），那么就算你不知道M3是什么样的车，也会萌生想开的念头；因为身为当代最著名艺术家的他就将这辆车打造成了艺术作品。2010年6月1日，巴黎蓬皮社艺术中心，全世界著名美术爱好者和知名人士汇聚一堂。杰夫·昆斯将会展示由他制作的第17辆宝马艺术车“宝马 M3 GT2”。2010年为了迎接35周年而精心制作的宝马艺术车，迄今为止都是由亚历山大·考尔德（Alexander Calder）、弗兰克·斯特拉（Frank Stella）、罗伊·里奇特斯坦（Roy Lichtenstein）、安迪·沃霍尔（Andy Warhol）、A.R.彭克（A.R.Penck）、大卫·霍克尼（David Hockney）和奥拉维尔·埃利亚松（Olafur Eliason）等当代最著名的艺术家亲手打造设计的。

杰夫·昆斯制作的第17辆宝马艺术车“宝马 M3 GT2”。他一直在思考赛车形象、光的爆发，并试图在速度中寻找设计主题，终于打造出了让人联想到力量、行动和光的彩绘作品，描绘出了艺术车的生猛感，与M3原来具有的生猛进行了完美的融合。

安迪·沃霍尔将宝马的经典赛车M1作为自己的画布，为纪念弗兰克·斯特拉1976年创作的小艺术车而标示了76这一数字。

（上图）画家出身的弗兰克·斯特拉利用形体和色彩之间的关系进行创作的抽象作品，给众多艺术家带来了新的灵感。他设计的第二辆艺术车车身遍布方格与点线，会让人联想到特大号的方格纸。

（下图）这是由亚历山大·**考尔德**创作的第一辆艺术车。作为Mobile创始者被收录进韩国美术教科书的他，在1975年创造了全世界第一辆艺术车，成为了创造出“全世界最快的Mobile”的艺术家。

这个举动不仅仅引起了汽车爱好者们的关注，连美术爱好者们也都非常感兴趣。它已经成为最大、最持续、最广范围的艺术作品的代名词。

历时3年精心创作的这个作品和亚历山大·考尔德（Alexander Calder）设计的第一辆艺术车3.0 CSL一样，都是为了让它能够在赛场上奔驰而设计的，非常有意义。第一辆宝马艺术车的设计源于法国美术品拍卖师兼赛车手赫尔伍·普兰（Herve Poulain）的一个构思，他想要寻找艺术与赛车之间的联系，想将自己的赛车打造成为艺术作品。1975年他的朋友亚历山大·考尔德（Alexander Calder）接下了这一挑战，创作出了将艺术和赛车运动完美结合的第一个作品。这辆汽车后来参加了勒芒24小时耐力赛，成为了传说。第二年弗兰克·斯特拉、第三年罗伊·里奇特斯坦继续了艺术车的创作，再之后安迪·沃霍尔将宝马的经典赛车M1作为自己的画布。杰夫·昆斯的作品是继1999年参加勒芒耐力赛的珍妮·霍尔兹（Jenny Holzer）的作品之后，11年后再次奔跑在勒芒赛道上的艺术车。为了纪念安迪·沃霍尔的M1作品创作年代1979年，在车上标示了79（安迪·沃霍尔为了纪念弗兰克·斯特拉1976年的小艺术车而标示了76这一数字）。

杰夫·昆斯是美国现代美术代表作家，是在就“Kitsch”进行说明时，不可或缺的存在。1955年出生于宾夕法尼亚州约克郡的他毕业于芝加哥艺术学院和马里兰艺术学院，出道之前曾经在纽约华尔街担任证券经纪人，并小有成就。他那看起来完全不像艺术家的发型和外貌，从小到大始终保持如一。他初期主要利用成品进行雕塑，进行室内装饰品等的复制创作活动。他以准确精致的日用品复制品、可爱的卡通形象以及充满想象力的大众图像组合不断地给世人带来一个又一个新的视觉冲击，一直致力于探索Kitsch和高级艺术之间的关系。他的作品看起来充满幽默，好像很肤浅，又好像很深奥，包含很多含义。1980年，他完美演绎了纽约的雅皮士文化，得到了当时雅皮士们的喜爱；后来得到了汽车巨头宝马的赏识。他也是从那时开始开着宝马，住在慕尼黑，与宝马结下了不解之缘。

杰夫·昆斯为了更好地抓住设计主题，仔细研究了赛车形象、光的爆发和速度的历史，终于打造出了会让人联想到力量、行动和光的彩绘作品。他

的艺术车就算是在静止状态下，也会给人一种生猛感。这要归功于彩绘和汽车本来拥有的生猛设计之间的完美融合。杰夫·昆斯说在发动机舱盖下好像能够感受到泉涌的生气，就像是人类的生活一样；他正是从此得到灵感而开始艺术车设计。他花费了几个月的时间，在慕尼黑和宝马团体一起，将自己的艺术技法和宝马尖端工程进行结合，创作出了名留千古的艺术作品，同时打造出了能够在勒芒24小时耐力赛中取得好成绩的赛车。

杰夫·昆斯 一直以来都以大量生产品、大众文化和资本主义的消费文化作为素材，将简约抽象美术与新写实主义进行结合，将艺术作为一个商品展现在大众面前。不光是在美国，就算是在全世界的美术界，他都是当之无愧的Kitsch明星，是可以和安迪·沃霍尔、马塞尔·杜尚（Marcel Duchamp）相媲美的最优秀的波普艺术家。在纪念艺术车活动35周年的特别展示会上，杰夫·昆斯的作品作为展示会的重要环节在慕尼黑的宝马博物馆展示。宝马艺术车每年都会在卢浮宫、谷根汉姆、上海美术馆等全世界著名美术馆中展示；2005—2010年几年间都是在慕尼黑宝马博物馆展示的。大多数作品都会以世界巡回的方式在亚洲、俄罗斯、非洲、印度、美国和墨西哥等巡回展览。安迪·沃霍尔、弗兰克·斯特拉、肯·多恩（Ken Done）和罗伊·里奇斯坦的艺术车作品就曾于2007年5月在韩国首尔Artsonje Center展示，给韩国人展示了汽车和艺术的魅力结合。我们也希望在不久的将来能够见到Jeff Koons的作品。

在那之前，买一个模型汽车也是一个不错的选择。考虑到杰夫·昆斯的作品已经被很多人拿去在工厂大量模仿生产，那么收集一个有着他亲笔签名的模型车也是一个非常好的美术爱好活动。美术其实不难，只要在看到赛场上奔驰的车时能够大喊出声就可谓是一个优秀的艺术鉴赏行为。这就是Kitsch，是快乐，是宝马。

7. 保时捷柴油魔力

听到保时捷Panamera引进柴油发动机的消息，人们的反应大致有两种。首先，就是发出欢呼声，决定要买它，并因此兴奋不已的人们；还有一种就是会产生“能买得起Panamera的人会担心油费吗？”这种疑问的人们。虽然这两种反应都情有可原，但会产生后一种反应的人，要么是不了解柴油发动机的属性，要么就是认为富人们钱多，买车的时候什么都不想直接就买。

你肯定能够猜出我的反应，没错，我是属于前者。在听到Panamera引进柴油发动机的消息之后，我一直非常激动，久久不能平静。虽然也会有很多人摇头叹息，保时捷装什么柴油发动机。这样的人在保时捷911决定把气冷式改成水冷式结构时同样曾经出现过，在第一辆SUV卡宴问世时也有过。这样的人可能会误以为自己很爱保时捷，可如果只有这样害怕变化的人存在的话，那么说不准现在的保时捷早就不存在了。

很多人会对大型轿车和柴油发动机的组合感到怀疑，他们带有“柴油发动机虽经济适用，但很落后”的固定观念。事实上这种固定观念才是真正的落后，今天的柴油发动机不像以前一样噪声大、又脏又有味道。即使现在还是稍微有点抖，可随着科学技术的急剧发展，在环境保护方面已经做出了很大的改善，并成为了与有品位的大型轿车也相得益彰的存在。大型轿车与柴油发动机的结合，虽然某种程度上可以达到小型车主期盼的“油费节约”目的，然而更值得关注的是“行驶里程大大延长”这一优点。

开过V8汽油机大型轿车的人都会知道，这款发动机就像我们雨季放在衣柜里吸潮的“喝水的河马”一样猛吸油。一脚把加速踏板踩到底，油表指针的下降速度肉眼可见。我就开过4.2升V8发动机的德国产大型轿车，出发前把100升的油箱装满了。可在半路上，在江原道的山里油就全耗完了，当时被迫停下来的记忆一直到现在还都栩栩如生。开那样的车，如果深踩加速踏板，那么每升油都跑不了2.5公里。在市内它也同样不省油，到处跑跑的话，一周就得加两次油。尽管油费也是问题，这个加油的频率也真的很烦人。

柴油发动机不光每升油能跑到10公里，它的实际油耗和理想油耗的差距也很细微。不，应该说，如果更多跑高速的话，那么反而比理想油耗更理想，这一点从多年的柴油轿车驾驶经验中已经得到证实。柴油发动机的强劲使得庞大的大型轿车可以运动更有力。柴油发动机不仅仅使用在货车之类的大车上，在船舶和潜水艇等大型物件上也一样可以让运动更加得心应手。

保时捷Panamera安装的柴油发动机是同一个集团下奥迪品牌的3L TDI。它被整个原封不动地使用，哪怕在电脑优化匹配方面也没做任何变动。奥迪的柴油发动机已经得到了全世界认可，是最好的柴油发动机之一，所以没有什么好担心的。但保时捷车主总是在期待更独特的个性，保时捷也很了解这一点。他们没有动已经在勒芒24小时耐力赛大放异彩的发动机，为了改变柴油发动机的声音，他们把重点放在了排气系统上并进行了重新设计。

当你走过打着火的Panamera柴油车旁边时，就能够确认到改造后排气系统的效果。安静又美丽的音色，让你不会相信这是柴油发动机。原来柴油发动机的声音非常粗糙，高转速时的声音也和性感完全扯不上边；然而Panamera柴油发动机就上演了出乎我们意料之外的排气音。当然还是不能媲美汽油发动机的高转速声音，但能够发出像高性能GT㊀车一样强有力的排气声这一点就足够让我们安心了。

加速也很充分，在韩国国产车挑战高输出功率的当下，可能250马力会让

㊀ Gran Turismo的简称，是长距离高速奔驰的运动跑车的统称。很多时候是指排气量大的Coupe、Wagon。

Panamera柴油车以更经济、实惠的价格让更多人得以实现体验Panamera的梦想。此外还有一个优点，那就是它的可行驶距离比汽油发动机更远。大型轿车车主们都会有的一个不满就是必须得经常去加油站，现在Panamera柴油机的出现可以消除这一缺点。每升油可以跑10公里的保时捷，这在几年前是做梦都想不到的事情，现在成为了现实。

人嗤之以鼻；但从静止状态到时速100公里加速时间不过才6.8秒，巨大的车体能够做到这一点就已经非常令人敬佩了。低速时就爆发出强劲动力，其实你体感的加速比那要更快。最高速度能够达到242公里/小时，让你可以毫无负担地占据Autobahn（德国高速公路）的第一车道。只有Panamera涡轮从你后方驰来时，你需要让一下车道，之后你就又可以稳居第一车道了。柴油发动机在高速上再加速的时候那种感觉超级爽。

当然最特别的还是它的转弯实力。柴油发动机本来比汽油发动机沉重，所以在转弯时并不占优势；可V6柴油发动机比V8汽油发动机要更轻，体积也更小，因此只要转动方向盘就可以很轻易地改变方向。几乎感受不到巨大车体的负担，轻松可以改变方向这一点，是Panamera之外的车几乎没法做到的特性。选择后轮驱动也是明智的，后轮强有劲的抓地力真的让人心情非常愉快。也有人会担心“要是下雪怎么办？”没关系，就算是后轮驱动，只要换上雪地防滑轮胎，你就可以跑得比铲雪车更快。

奥迪3.0 TDI发动机的车主看到这篇文章或许会感到很得意，但是我要很抱歉地说，其实这辆车和奥迪非常不同。发动机只是构成汽车的一个组成部分。与这款发动机相结合的是保时捷Aisin 8档变速器，而奥迪使用的是ZF6 7档变速器。区别虽不在档数的多少，但发动机和变速器的纵置使得保时捷的层次高了不是一点两点。每次踩下加速踏板时，都能充分感受到手动变速器一样强劲即时的加速力。好像连你放在加速踏板上脚趾的骚动都可以感受到一样的灵敏。嗯，虽说保时捷理所当然要做到这一点。1980年，奥迪为了成为德国主打品牌推出“Quattro”时，当时还是借用的保时捷发动机排列形成，这是毋庸置疑的。

汽油和柴油哪一个要更好的问题性质就跟炸酱面和海鲜面哪个更美味的问题是一样的。它们拥有各自的特性，并不能说哪一个更出众。就像当今时代没法对跑车这个单词下一个明确定义一样，那种认为保时捷一定要搭配汽油发动机的想法也是我们的偏见。虽说用空气冷却发动机的保时捷非常感性和热情，可改成水冷式之后更加便捷也是事实。现在再让你回头开空冷式的保时捷，那种颤抖的感觉是让你没法忽视的；相反的是，以前在我们印象里

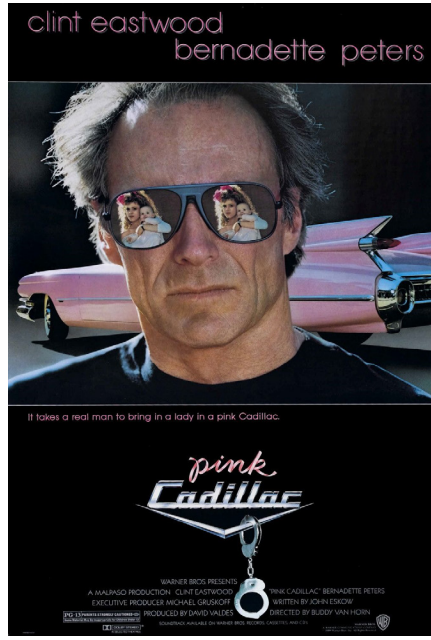
从奥迪那里拿来的TDI发动机是当今现存的柴油发动机中最值得信赖的发动机之一。从数值上看虽没什么特别的，但加上保时捷工程师的能力，那么将会给我们展现迷人的性能魅力。

会抖动的柴油发动机已经成为了最新技术之一。Panamera安装了柴油机同样没有拉保时捷这个品牌的后腿，给我们展现了保时捷式的高性能；而且只要你下定决心就可以带你实现全国巡游，没必要在中间停车加油。虽说保时捷是把这款车作为“试水”模型推出，但我觉得就算是开过涡轮S的老手对这款车也一定会爱不释手。水冷、柴油、5门、轿车，Panamera柴油车非常完美地消化了这些看起来好像跟保时捷完全不相配的单词，可以说是保时捷中的保时捷。

8. 凯迪拉克从未改变

我喜欢凯迪拉克是在上中学的时候，是在1989年我看到克林特·伊斯特伍德主演的电影《粉红凯迪拉克》海报之后。那时正好是汽车设计从棱角曲线往没有任何装饰、只采用单纯流线形过渡的时期。夸张的铬装饰和超酷的尾鳍，还有闪闪发亮的粉红车体，那个巨大的敞篷车看起来是那么炫酷。从那时我也开始对20世纪50年代的美国文化感兴趣，那个时代的美国文化充满了浪漫和自由。当时大而结实的美国车比20世纪60年代的法拉利还要酷，闪亮的铬装饰是越多越好。那时就经常想象自己听着乡村摇滚音乐，载着穿着高垫肩连衣裙，长得像芭比娃娃的17岁金发女郎一起兜风的情景。像个小大人一样，说自己想要回到之前美好的时代，并一直看电影《Back To The Future》的录像带看到深夜。

在我的同龄朋友都沉迷于类似兰博基尼Countach和法拉利Testarossa等名字发音困难的意大利车的时候，只有我沉迷于凯迪拉克的魅力中不可自拔，这说不准就是命运。有一天偶然间在抽屉深处发现了一张以前的黑白老张片，在照片里有一个和我长得很像的成人男子，穿着黑色西装，抱着一个孩子站在一辆凯迪拉克前。那个男人是我的父亲，那个孩子就是我。巨大的黑色凯迪拉克虽然不是1959年款，但是宽阔的铬格栅和扁平的车体看起来很酷。啊，没想到韩国竟然有这样酷的凯迪拉克，而且还不是别人，我父亲和我竟然还站在这样的车前拍过照。我马上就跑去问妈妈，这是不是父亲生前开过的车。那时候对于父亲不在了这个事实并没有感到多么遗憾，只是对驾



克林特·伊斯特伍德身后的车就是“粉红凯迪拉克”，是1959年的Eldorado。当时青春期的我看到这张海报之后曾深深沉迷美国文化。在听到我幼年时期就去世的父亲曾经有过一辆凯迪拉克之后，我那时好像曾经决定“我也要开凯迪拉克”。

乘感、发动机声音、座椅皮革触感等之类的问题非常好奇。

我的父亲在我5岁时就去世了，对于他我完全没有任何印象。在我上小学5年级之前，我都不知道他去世了。因为之前家人们一直骗我说父亲去美国挣钱了。就算在过生日没能收到爸爸的礼物，或者在儿童节之类的节日，别人家都一起出去玩儿时也没有感到多么遗憾；然而却非常遗憾没能听到有关黑色凯迪拉克的故事。父亲的熟人已经在很久之前就断了联系，那辆车现在也都不知所踪。剩下的只有一张越来越破旧的黑白照片和除了我之外家人们都有的记忆。在我家人带我坐那辆车的时候我还太小，屁股根本坐不住。可关于我喜欢的那辆车我竟然一点印象都没有留下这一事实，这在当时处于青春期的我看来非常的委屈。

曾经多次作为美国电影和音乐素材的凯迪拉克，对美国人来说是一种希望。是在实现美国梦的时候，你的手能够接触到的类似于圣地之类的存在。奔驰和劳斯莱斯无论多好，都没法匹敌凯迪拉克的记忆和浪漫。

问题是除了在高速公路笔直伸展，拥有广阔国土的美国之外，在警察都会不眨眼地紧盯时速，只要超过60英里/小时（1英里/小时=1.6公里/小时）就会给你开罚单的别的国家，它庞大的车体和笨重的发动机使得它没法正常散发它的光彩。不管在电影里的样子多么酷，不管它拥有多少别的车没法享受到的各种美好；对现代人来说，汽车是生活用品，不是为了满足自己的感情而存在的物品。托没有印象和回忆的福，对凯迪拉克一直保持热情憧憬的我，也在从事与汽车有关的职业之后，对凯迪拉克的热切有所消减，这也是事实。不光是我，不仅仅在掀起欧洲车和日本车热潮的韩国，就算是在欧洲和美国，对凯迪拉克感兴趣的人也并不多。

其中最遗憾的要数凯迪拉克自身。不知道是不是感受到了只靠美国风的东西没法在激烈的世界市场上存活取胜，2002年面世的CTS放弃了之前悠闲安乐的风格，开始强调不啻德国车水平的行驶安全性。甚至为了检验稳固的车体底盘，他们前往被称为运动圣地的德国Nürburgring进行测试。由此可见，对于失去了“最好的高级车”这一称号他们是多么的窝火。

如果有人问追求德国车水平的行驶性能，追求日本车水平组装品质的行为，是不是在某种程度上失去了“凯迪拉克风格”？那么我想说，不是的。在新CTS面世的时候，有人质疑说凯迪拉克扔掉了自己的传统，好像在往德国车风格靠近的人很多；但这是因为他们不知道什么是真正的“凯迪拉克风格”，才会产生的误解。凯迪拉克不管什么时候都是一直在努力和尝试生产出全世界最好的车，可很多人的感觉和认识都停留在了20世纪50年代的那种风格。

看新CTS就会发现这一事实。新CTS的驾乘感还是很美国，不管什么路面都很轻缓舒适。跑在直线路面上时，那种驾乘感更是令人无话可说。现在，假如说在开着凯迪拉克的你面前出现了一条狭窄不平的道路，如果是以前的凯迪拉克，就要先减速，然后为了防止自己的身体被颠起来，要死死坐稳；而现在这款新CTS的驾乘感则完美变身为德国车。不管你怎么用力转动方向盘，车体也不会趔趄。更惊奇的是这种状态下，你踩下加速踏板，尾部就会向外实现一个漂亮的甩尾。而且在外面看的时候，美国车充分展现了自己的美国车风格，很帅，对此好莱坞导演们也会发出欢呼声。他们选择凯迪拉克的理由在于就算是在弯道和赛场，它都能保持自己优等生的好成绩，并比德国车更能展现狂野的男性美。

新CTS的美国广告选用《实习医生格蕾》中充满知性和性感的女医生凯特·沃什（Kate Walsh）作为模特。骨灰级支持者们之前虽然曾对鲍勃·迪伦（Bob Dylan）出现在凯迪拉克Escalade广告中表达过不满，但凯特·沃什却出乎意料地非常适合。可并不是因此就说凯迪拉克是适合女人的车，想想CTS初次亮相的时候，正是一上映就成为经典的好莱坞电影《黑客帝国》成就了CTS。就像从日本漫画中得到灵感而制作的电影《黑客帝国》带给全世界人们的巨大冲击一样，吸收了德国车和日本车魅力之处的凯迪拉克也做好了向更多人展示美国车真正魅力的准备。是的，我们认为非常保守的凯迪拉克其实是一个无惧变化的勇士。

从竖着的LED尾灯和巨大的镀铬前格栅可以看出它依然还是美国车，其中更是凯迪拉克强调的风格。其长度比之前的旧版短了3毫米，但高度和宽度

（上图）从竖着的LED尾灯和巨大的镀铬前格栅可看出它依然还是美国车，更是在强调凯迪拉克自己的风格。

（下图）父亲生前抱着我在黑色凯迪拉克前拍的照片，我抱着我儿子在新款凯迪拉克前拍的照片。希望借这个方式能在对爷爷没有丝毫回忆的孩子和父亲之间实现交流，对于帮我实现这个愿望的汽车由衷感谢。

都有所增加，就是说看起来更酷了。车内仪表板上红木木材纹理和亚光金属的使用在强调高级品味的同时，兼备了性能功效。V型3.6升的发动机取代了原来的2.8升发动机，成为了基本配置，这一点也再一次强调了其美国风格，现在最高输出高达302马力。有一点我可以保证，那些曾经抱怨其不便和生硬驾乘感的人们，在驾驶过新的CTS之后将会大吃一惊。

在过去很长时间里，差点都要忘记自己对凯迪拉克的憧憬的我，和儿子一起在凯迪拉克前，采用和我父亲当时同样的姿势，拍摄了一张照片。尽管看起来像是不可能会实现的三代间的交流，凯迪拉克帮助我们实现了。

可能拥有和我一样记忆的人们并不多。不，应该说在韩国根本不了解凯迪拉克形象和风格的人占大多数，我想这可能也是CTS在韩国并不多见的原因。

第三部

超级跑车“偷”体验

不是所有人都能够得到的车——跑车！
跑车不是用来拥有的，而是用来憧憬的。
如果所有人都能开跑车，那么跑车就不会被称为跑车。
开着兰博基尼、法拉利、保时捷等，
只是听到名字就心情澎湃的跑车，
就像白日梦一样快乐隐秘的故事！

1. 开着价值1.7亿韩元的车 真的能够改变人生吗

如果路上一辆扁平跑车呼啸而过，可能有人会说：

“唉，有个好爹真好！”

说实话，我真不欣赏这种带有失败者自暴自弃的情绪；我觉得看到跑车就要竖起大拇指并发出真心赞叹的口哨声这才是男人！因为跑车本来就是我们憧憬中的存在，而不是为了让任何人都可以开得起而制造的商品。如果从一开始不管是谁都能开跑车的话，那么跑车就不是跑车了。

这个世界什么时候有过真正的公平？有史以来都是相互竞争，在被拿来与别人进行对比或者自己自发与别人比较着过来的。现在看到别人开着一辆拉风的车就得红眼病的话，那么如果出生在很少一部分人才能骑马的几百年前的古代，真该活不下去了。因为人类历史中不是支配阶级的一般老百姓，能够按照自己的意志随心所欲的移动，也才是最近100多年前才实现的，从这个角度看的话，世界其实已经变得公平多了。

我没从父母那里继承到足以供我购买跑车的钱，也不像我非常羡慕的电影《About A Boy》里的主人公那样，因为父亲生前作品的著作权而每个月固定有一大笔的收入。但是我周围有很多喜欢汽车的人，其中有的人还出乎我们意料之外地拥有很多辆车。因为我选择了与我从小就非常喜欢的汽车有关的工作，也因此托福可以见到很多种类的跑车，并获得了与它们近距离亲近

的机会。

精诚所至，金石为开，在某一天我获得一个得以在很长时间内驾驶宝马650Ci的机会！就像救世主一样出现在我面前的那个熟人，给了我一个不用花一分钱就可以开跑车的绝佳良机，而且时间竟然有4个月。在我接过这辆从我小学5年级时就成为我“梦中情人”的跑车钥匙的瞬间，就像是中了大奖，或者得到了一个自己不熟悉的远居在深山里的远亲的巨额遗产一样的心情！真没想到我竟然有一天能够开上5升V8缸发动机的“爱车”！

对我来说，能够开上跑车就像是一个不能实现的梦想一样，从来没想到竟然有能够实现的一天，所以从来也没有关心过5升的排气量一年得要交多少税金，肯定会被保险公司划分为Sports Car的双门敞篷车一年需要交多少保险费等。不过650Ci的价格都到了1.7亿韩元，所以能够买这种车的人也完全不像我一样会去担心税金或者保险费。

650Ci是宝马品牌中引以为豪的长跑Sports Car 6系中的敞篷系列，是宝马6系中除了高性能配置的M6以外最贵的车。虽然它只有两个门，而且后座非常狭窄，只能供两人乘用，但比起超豪华配置的7系都要贵出一辆中型轿车的价格。当然它的外观绝对物有所值，就算不认识这是什么车的人看了之后也能够充分了解到其价值。我没有为这辆车变卖房产，也不用因为是公司名义购买而需要看同事的眼色，当然也不需要交付数百万的保险费，只要加油我就可以使用了。这种心情比继承了父母的遗产还要令人高兴！

首先我要去加油站把油箱加满，如果你去清潭洞加油站，那么就完全不用担心因为自己开的车而被那里的职员指手画脚。清潭洞加油站的职员就算看到紫色的劳斯莱斯也不会大惊小怪。这样泰然的态度让人很舒服，因为如果他们大惊小怪的话反而会觉得很尴尬。虽然他们自然的态度很好，但加油站的职员们问都不问直接就给加了高级油。我也知道宝马比较适合使用高级油，但至少也应该先问问不是吗？虽然我心情有点小不快，但忍住了什么都没有说。换个角度一想，开着这样车的人当然会选择高级油，他们不知道我是免费开的别人的车，而是直接把我当成了车主人，这么想的话心情又变得好一些。

虽说宝马现在在江南也已经像索纳塔一样遍地都是，但是6系的感觉还是不一样。因为巨大的车型，能够加塞插进来的车几乎没有。发动机动力雄厚，虽在堵车的地方有点儿放不开，但在空旷的汉南大桥上眨眼间时速就可以超过200公里/小时。这种只借用右脚的力量，就能够达到非现实速度的体验，会让你得到巨大的自信感！就算并不能经常用最高速奔跑，但那种感觉就好像只要你下定决心，不管什么时候都可以到达那个非现实的世界！

回家的时候还没进行停车登记，公寓警卫大叔就把禁止出入的电动栏杆给打开了，看来在韩国人心目中宝马这个品牌还是最有权威的。几个月前有两天一夜我开着玛莎拉蒂出入的时候还得告诉警卫大叔我的房门号呢。小区停车场有很多进口车，但再也没有比这个还贵的了。也是，除了我再也没有人会开着6系宝马却住在30坪（1坪≈3.3平方米）大小的公寓里了。有时候会一起在同一栋楼下面的出入门门口吸烟的大叔看到我就问我了。

“你是做什么工作的？”

“啊，我是从事文字写作工作的”。

几天之后小区里就开始流传我是一个著名的小说家，我也是在警卫大叔脱帽跟我打招呼说车很酷，并被请求“能不能给我一本您的小说作品”时才知道的。嗯，看来流言传得真快。恐怕同一栋楼的那个大叔做梦都没想到我只是一个工薪族的杂志社记者，反正不管怎么说我没有撒谎。

开着1.7亿韩元的敞篷跑车上下班的时候也没发生什么浪漫的邂逅。当然，在这之前在心里曾偷偷地有所期待，但实际上什么也没有发生。如果非要说开这辆车引起什么变化的话，那么只有女人们都争相坐我的车，和“去兜风吧”的邀请更加容易说得出口，以及在踩下加速踏板的时候女人们是惊奇的表情而不是害怕。什么，你说难道这样还不够吗？！嗯，其实我本来以为身边走过的模特美女们会给我暗送秋波，但是事实上开着这辆车想要诱惑她们还得需要我自己积极主动出击。最近兰博基尼的广告中有这样的画面，兰博基尼标榜有“自动收集电话号码功能”，只要它经过，道路上所有女人们的头顶上都飘着自己的电话号码，但这是绝对不可能的。当然650Ci和兰博

宝马6系中除了高性能配置的M6以外最贵的车。虽然它只有两个门，而且后座非常狭窄，只能供两人乘用，但比起超豪华配置的7系都要贵出一辆中型轿车的价格，是6系中标榜“奢华”的车型。其车体庞大美丽，猛烈加速时让人体验到的那种游刃有余是其最显著的特征。

基尼的价格几乎差了两倍，反正女人们对这个又不是很了解，所以就算是兰博基尼的车主也要冲着美女说上一句：“呀，上车！”，才能把美女勾引到手。如果想让路过的美女们争相想要坐你的车，只靠车肯定是不可能的！

要说最明显发生变化的是去加油站的次数变得频繁了。这个车的耗油量大约6公里/升油，如果想要耍酷提高车速的话，那么耗油量会急剧上升到3公里/升油。就算把油箱加满也得四天就去加一次油。只是上下班和业务上的活动一周就需要花费20万韩元，周末如果想要去郊游的话那么一个月大约需要100万韩元。如果你平时想要随心所欲使用的话，那么就要想办法用公司的名义或者打着公司的旗号使用公费，因为如果只靠工资来维持的话那么年薪2亿韩元也不够。我在4个月的时间里为这辆车支付了大约400万韩元的油费。

实现梦想的体验之后，我又重新回到了开着2升小轿车移动的日常生活中，但是奇怪的是心境很平和。虽说车和房子绝对不能越变越小，之前短暂的梦想实现对我来说却像是虚幻的存在，或者说是穿了一件不适合我的衣服，所以就算重新回归日常也不会想念。过大的车型对我来说有点吃力，经常得去加油站也非常让人烦恼，而且我认为我的时速最快达到过多少也不是什么值得炫耀的事情，所以萌生了一个想法，那就是其实也没有必要非把超级跑车当成自己的梦想。

是不是正因为这样才说体验是最重要的？以后如果我身边有跑车经过，我还是会竖起我的大拇指，因为如果不这样的话，那么那些跑车的车主不是太可怜了？

2. 盛开在悬崖绝壁上的兰花，法拉利F430 Scuderia

对我来说，法拉利就像是盛开在悬崖绝壁上的兰花。当然我只是观望的类型，不是那种会突破千辛万险，攀爬上去采摘的类型。就像小时候喜欢全校第一的女孩子，在跟她表白之后，得到了她的首肯，到这里为止还是令人心情振奋的；但是如果把她放在身边，近距离接触的话，那么等来的就是幻想破灭。天使只有在远观的时候才是天使，这可能也是那些跟著名演艺人结婚之后，又选择离婚的男人们的心理。

虽说比起吃饭，我更喜欢汽车；但是对于法拉利，说实话却并不是那么的感兴趣，因为反正法拉利不是“自己努力挣钱就能买得起的车”。欧洲那些底蕴丰富的贵族是它的主要客户；如果不是从事那种只是一个签名就能进行巨额金钱交易的人，那么法拉利是一辆难以接近的车。尽管在日本有那种努力挣钱买一辆法拉利，然后在车里吃着方便面生活，并用奖金积攒油费的“法拉利乞丐”，可我觉得那简直是在啃噬自己的人生和梦想。

当然在1980年我上小学时，也曾经在房内粘贴过法拉利Testarossa的海报，并在它的陪伴下成长，也就是人们俗称的“超级跑车一代”。那时候如果你没有法拉利Testarossa、兰博基尼Countach、蓝旗亚 Stratos的迷你车模型，那么就不能称自己是车迷。那时我的房间里充满了汽车模型和大张跑车海报，其中最喜欢的是法拉利250 GTO。可后来在我知道那款车在法拉利中

被很多人选为“最美丽的法拉利”的250 GTO。它是一款赛车，同时也在市面上销售。在匠人手中弯曲成型的美丽曲线，不仅是出于美的因素，更多的是从空气动力学的角度深思熟虑之后雕琢出来的。

也是比较稀缺的车型，全世界只生产了39辆之后，就放弃了自己对法拉利的梦想。你说说，全校39名就够难的了，连富家子弟想成为全校前39名都很难，更别提全世界的39辆了，一辈子也弄不到手啊！作为小现实主义的我此后虽没完全熄灭汽车迷的梦想，但此后关注的眼光放在了比较“现实的车”上。比起由炫酷流线形曲线带来的价格泡沫堆积起来的超级跑车，开始注意那些不仅跑得快，而且不管任何情况都可以胜任的运动跑车，超级跑车中像法拉利这样的偷看两眼就好了。在我成人之后，身边虽然也有开法拉利的人，但我却不会特别想要去开。因为这款车不是轻手轻脚地开就能够体会其真谛的，再说我也不能拿别人小心翼翼对待的车乱开。

终于在几年前得到了一个没必要看别人眼色，可以尽情开法拉利的机会。那就是被邀请参加法拉利本部主办的“Magic India Discovery Drive ”，那是由两辆612 Scaglietti环印度一周的活动，我在这个过程中被安排了大约一周的驾驶日程。老天爷，这可能是我从事汽车新闻工作以来，得到的最大的幸运。竟然能够在一周内尽情地驾驶法拉利，天哪！可那个活动最后竟然取消了！！全都是法拉利方面自满马虎的事前准备造成的。我都去保健所打了预防针，连药都吃了一大把，竟然说取消了。

后来第二次机会到来了，这次是和F1赛手们一起驾驶Scuderia的活动。在韩国，给基本型F430增加20马力输出、减轻100千克的重量之后，再加上在F1比赛中使用的变速器，就成为了F430 Scuderia。在知道Scuderia是法拉利F1车队的名称之后，我就大致能够明白这辆车有什么意义了。扁平的510马力运动跑车从静止状态到时速100公里/小时只需要3.6秒。

首先自己开着，在汉江炭川停车场里的卡丁车赛道上尝试了一下感觉。虽然赛道很短，但还是能够感受到其爆发性的加速力和制动力。随着我脚踩下的动作，位于脑后的V8发动机发出了咆哮声，红色车体在我转动方向盘的时候即时给出了准确的反应。那个声音和车体移动的美妙结合，一直到现在，在我开过的那么多车中，都没有别的车能够超越。哪怕这么说对别的车来说有点抱歉，但我还是认为没有车能够和这辆车相媲美。尽管有人会说，在短短的卡丁车赛道上，就跑那三圈你能感受到什么？与法拉利的接触很短

在基本型F430的基础上增加20马力输出，减轻100公斤的重量，再加上在F1比赛中使用的变速器，就成为了F430 Scuderia。在知道Scuderia是法拉利F1车队的名称之后，我就大致能够明白这辆车有什么意义了。

扁平的510马力运动跑车从静止状态到车速100公里/小时只需要3.6秒。踩下加速踏板之后，位于脑后的V8发动机发出了咆哮声，然后像炮弹一样冲了出去。

暂，但就像是遇到了一个和我非常契合的女人，那种水乳交融的感觉非常强烈甜美。对男人来说，就像性的持续时间并不是最重要的一样，开好车时带来的那种满足感是最重要的，时间反而没有意义了。

F1赛手Marc Gene在问过我系没系安全带之后，把选项调到了“比赛”模式。所谓比赛模式，就是指所有的行驶安全装置全部被取消，一切都要靠驾驶者自己掌控的意思。呀、呀，啊！汽车的声音变成了你想象不到的尖锐，让你恨不得把头埋到座椅里；而在急剧降低速度时，眼球都快脱眶而出，直接贴到前面的风窗玻璃上了。

全世界数一数二的驾驶选手让我不停地感受到了离心力和惯性法则，同样感受到了这辆红色法拉利在遇到了懂得欣赏自己的男人之后想要展现自己能力的那种想法，在看到法拉利精彩的表演之后，我再次喜欢上了法拉利。我猜可能日本的法拉利乞丐们也是在有过我这样的体验之后，才会选择那样的人生。

这辆车还是位于我触手不可及的地方。这么看来没有选择乞丐车主人生的我，非常现实。但我认为成为一个看着F1直播、摇晃着Scuderia的旗帜、为法拉利加油的Tifosi㊀也不错，所以我决定下个周末要把不知道藏在哪个角落里的Testarossa海报找出来。

㊀ 法拉利车迷，一般指那些热衷法拉利的骨灰级车迷。

SALE
SALE
SALE
SALE

3. 640马力的怪物，兰博基尼Murcielago

我心脏开始怦怦直跳，在看到紧趴在路面上的白色车的瞬间，心脏比大脑首先做出了反应，在大脑意识到“啊，这是意大利产超级跑车兰博基尼”，或者“这是价值相当于首尔市内一栋公寓的名车”这一事实之前。自古以来，在我们常识里都认为汽车车顶高度应该到达胸口位置，可这辆扁平的车才只到我膝盖上面一点，就像趴在那里一样停放在路边。在完全超越我们常识的大小面前，它给我带来的冲击是没法用言语描述的。安装在车体中间位置的巨大12气缸发动机被遮盖在透明的玻璃盖子下。只要不是酒醉者，只要是两条腿的男人，就没有不被他吸引的道理。起动之后，活塞就会在12个粗壮的气缸里开始剧烈运动。啊，光是想想就会激动得脸红。

这样的反应，跟像绒毛一样轻盈、价值5亿韩元的意大利产超级跑车非常相配。只是站在这辆车前，清潭洞以眼光高而闻名的姐姐们就开始露骨地给我暗送秋波。这辆不是任何人都可以开，不是什么时候都可以开的兰博基尼真是非常给我涨气势。

向着天空方向开启的车门动作幅度非常大，在吸引了别人的目光之后，就像是跳水一样落入那又低又深的斗式座椅（用蓝色牛皮进行了拼接装饰）之中。在等待电子控制装置检测过发动机再打火之后，就会听到脑后传来像是炮弹爆炸时发出的“嘭”的一声。不是培训所里听到的那种变味的声音，是跟用THX 杜比环绕声放映的电影里炮弹爆发的声音一样大而带劲儿的声音——原来超级跑车车主们每天都能听到这种发动机声音。各种机械音和排

气音的交杂暗示着将要有一部大片即将上演，而这个管弦乐队的指挥者就是我的右脚。航空飞机用铝合金制作的加速踏板，在我的脚施力的同时，这辆车就像是撕破空间一样冲了出去，充分地证明了它的加速力。

最适合这辆车的地方还是Rodeo大街。坐在几乎与地平齐的驾驶座上，慢慢地穿梭在金碧辉煌的霓虹灯之间，那种感觉真是棒极了。坐在驾驶座上转头就可以看到穿着迷你裙的白嫩大腿。在她的眼光贪婪地扫描车的同时，我的眼光就在细细地触摸她的大腿。就算她觉察到了我的目光，她能看到的也只是车顶，完全不用担心会被逮个正着。

在进口车泛滥的今天，就算在农村也都不会再为进口车而兴奋。有一次去江原道一家著名美食店吃饭的时候，就有过一次非常窘迫的经历。因为330Ci的SMG模式（宝马没有离合的手动模式）停车方法比较独特，本来想要给泊车职员讲一下操作方法，但没想到职员直接来了句“我知道，不就是跟M3一样吗”。话说回来，就算是在“进口车街道”的清潭洞，兰博基尼Murcielago也是一个独特的存在。不管年龄大小，不仅是男人，20～30岁的女性、出租车驾驶人、大巴驾驶人等也都会伸长脖子看。就算是额头上写着“我对车毫无兴趣”的大婶也盯着看了好大一会。大婶的表情变化是这样的，先是“这是什么”；在大约2秒后认识到这是汽车，就开始前后盯着打量，琢磨“这哪是前哪是后”；最后在伸头往车里窥视的时候，表情就换成了“这是人开的车吗？”，并直接盯上了我的脸。身边路过的人十有八九都会盯着看，直到它在视线里消失。我虽然表现得好像是在躲避他们的视线，但说实话心理还是觉得洋洋得意；甚至会在后视镜里观察他们的反应和表情，但这种有趣的观察大约只会持续10分钟。

如果持续的时间再长那就真要发疯了。虽然享受别人的视线是享受跑车的乐趣之一，但就像是动物园里被人围观的小狮子，被整条街道上的人注视真是一件很容易令人疲惫的事。坐在前排乘员座上的车主看来已经非常习惯这种视线，他把棒球帽压得低低的，像那些明星出行时一样，根本不理睬外界。

是啊，还是跑跑吧，超级跑车得要跑起来才能真正体会它的魅力。我们开始考虑去哪里试驾，开始寻找路面干净、道路宽广、便于停车的地方。车

看兰博基尼奔驰时的样子，就像是谒见不应存在于这个世界的某种存在时的感觉一样。我曾经有在2米的近距离内与全盛期的全智贤对视3秒以上经历，每次看到兰博基尼都会让我重温那种感觉。

主就是不一样，在哪条街第几个信号灯左转会经过哪里，需要避开哪里全部如数家珍。因为如果道路情况不好不利于这样的车行驶，而且这也不是能够随便交付给泊车小弟的车，所以出行之前，在家里就一定要提前制定好出行路线计划。一驶入宽阔的道路就开始尝试全速前进（Full-throttle）[⊖]，脑袋后面接着就传出高分贝的“咯……铿铿”声，风窗玻璃前的风景也都很快被超越。

呼啊啊啊，怪不得觉得憋气，原来从踩下加速踏板时就屏住了呼吸。其实比起汽车，它给人的感觉更像是火箭。因为车体低，所以那种加速感就更强烈。和几年前骑着摩托车摔倒之后，就一直觉得路面打滑的心情是一样的。这时车主跟我说，让我慢慢踩加速踏板，因为加速过猛会加重屁股和座椅之间的摩擦，会对皮子造成损伤，让我注意。我就装没听见，还是一直保持全速状态。这时一阵光亮突然从后方驶来，是奥迪RS4。虽不是超级跑车，但是一个运动性能相当不容小觑的对象。开着兰博基尼绝对不会允许有别的车超越它。咔嗒，按下变速杆降了一档。发动机接着就发出了更高分贝的旋转音，就像是“格格铿铿”和“嗖……咿咿嗡”的混合音，似乎是不存在于这个世间的某种奇妙的声音。在感到眼球好像钻进并开始压迫大脑的奇妙压迫感的时候，坐在前排乘员座椅的车主开始大声喊叫，仔细想想好像是让我制动，我还在想难道是害怕被超速相机拍照的时候，看到了眼前的空心板。江南区不知道是不是因为税收很好，全都铺上了几乎与路面平齐的空心板。底盘很低的这辆车跟地面的距离只有10厘米，加速时甚至更低，这就很可能会被刮伤底盘。就在车主叫停车的同时，听到一声沉闷的声音。RS4就趁着这个间隙超过去了，我也被车主命令把车停在路边。

这个得到社会认可的成功企业家，开着价值5亿韩元、意大利产跑车兰博基尼Murcielago的车主，这时丝毫不顾自己的社会地位和名声，就那样趴在沥青路上，把头深入保险杠下面，开始查看被空心板划伤的地方。我带着肃穆的心情站在旁边，他检查完站了起来。不知道月光反射的是不是眼泪，这一点我到现在都没有得到确认。他拿出一支已经戒掉的烟，深吸一口开始跟我

⊖ Throttle，根据驾驶人踩加速踏板的力度来控制节气门开启角度的可控阀门。Full-throttle，指将加速踏板踩到底，节气门全开，让汽车实现最大输出。

解释意大利产车奇怪的配件价格。

刚才我带着神圣的心情看到的发动机舱盖价值1500万韩元（玻璃盖是自己选择的配置）；像跳水跃入时发出嘎吱声，并在驾驶的同时不断被搓来搓去的蓝色牛皮斗式座椅价值1000万韩元；刚才被空心板划伤的前保险杠价值4500万韩元。他说他自己开的时候转速还从来没有超过8000转/分，我刚才300公里/小时的速度是这辆车自从离开意大利工厂之后创下的最高纪录。虽然他用很冷静的语气在讲述这些，但他的表情却完全不是这样；让我想起电影《勇敢的心》中，被迫把自己老婆的初夜权让给领主的梅尔时·吉布森。在讲到超级跑车连保险都不能上的时候，就感觉像是看到了听到对方家属拒绝赎回人质时，一副自暴自弃的恐怖分子一样。在当时都没有什么车辆经过的凌晨，他把我放在路边，自己一个人开车走掉了；此后联系他也没有回应，打电话也不接，看来他是真生气了。

因为他是和我关系很亲近的一个兄弟，所以感觉应该不至于因为刮花了一点车就那样。在我看来，或许是因为他认识到了那么华丽酷帅的汽车，实际上在诱惑女人和超越别的汽车方面不是那么有用的事实。想要让他消气的话，估计首先得要有不需要泊车小弟帮助就可以轻松停下一辆2米宽的车的停车场，在前往那个停车场的路上不能有空心板和缓速带；再给他介绍一个坐在座椅上时，不会一屁股蹲在那里，而是拥有像羽毛一样轻飘飘的体重，并且性格非常冷静、不会激动的小姐。好像除此之外也没有什么好办法了。如果能够找到这样的地方，不管是怎么苦苦哀求，我都想要再开一次那个640马力的怪物。

4. 对保时捷大型轿车做了什么

简单点说，就跟迈克尔·杰克逊组建摇滚乐队一样，虽然反对意见蜂拥而至，但事实上音乐并没有什么本质的区别。迈克尔·杰克逊一开始的主打歌就是摇滚，但无知愚昧的大众只是因为他跳舞就把其当成了“舞曲音乐”。韩国的徐太志之前也曾经尝试给摇滚音乐搭配舞蹈，所以只要实力和手段好，没必要一直计较到底是什么类型。

我突然开始思考“摇滚和舞蹈之间的相关关系”这个问题，是从驾驶着保时捷Panamera在不限速的德国Autobahn第一车道上尽情奔驰过之后的事情。这辆车有四个门，长度接近5米，但是它确实是保时捷。当时一直稳稳占据第一车道，根本就看不到后方来车。在超越第二车道上就像是静止状态的车时，风声完全不会逆耳，也完全没有振动。虽不是完全静止的感觉，但也称不上是刺激。可这时，时速表上的指针已经指到了300公里，比我想象得要快两倍。在仪表板中间的是转速表，旁边就是所有的车上都可以看到的模拟式速度表。不知道为什么，我根本没有空闲去看它，因此在自己的大脑判断时速可能是150公里/小时，身体却明显地感受到其实不是。

前面的车在还没有看到后面驶来的是什么车时，就感受到了它疾驰的速度，所以打了右转灯，变到第二车道，给我们让出了第一车道。我们在超越那辆车的时候，发现是911T。可能他想要悠闲点慢慢开，才给我们让出车道；但在看到超越自己的是还没有面世的保时捷PanameraT之后，他再次回到第一车道，紧追而来。虽然没有一定要争个上下的竞争心，但此后却可能再

Panamera不仅开创了保时捷的新时代，还给人类展示了新的可能性。保时捷用Panamera实现了之前被认为不可能的大型轿车和运动型跑车的完美结合。

保时捷Panamera高而宽敞的车内搭配有4个皮质感非常好的斗式座椅。High-end音响系统让你可以尽情享受优美音乐，同时驾乘感和排气音也可以按照自己的爱好进行调节，行李箱里可以放4个旅行皮箱。同时，它的运动性能让你无可挑剔。

也没有这么好的测试机会了。因为Panamera能不能和代表了“保时捷”的911相媲美，跟评价它是否成功有着直接的联系。

911确实很快，很快就贴上了Panamera的车尾，在被时速将近300公里/小时的车超越之后竟然能那么快追上来。我们一行人都纷纷赞叹“不愧是911T！”并一边吹口哨、一边竖起大拇指放在了后风窗玻璃上。911T的驾驶者虽然拥有高超的技术紧紧咬着Panamera，甚至能够让我们看清他的长相；但在看到我们竖起的大拇指之后却没有微笑的余地了。也是，在300公里/小时的时速下，就算是911T，也没法把视野放开；他肯定是在要超越Panamera的念头下，一直专注地踩加速踏板。

我们却还很游刃有余，坐在前排乘员座上的人有余力拍照，坐在后座上的人跷着二郎腿，在911T贴上来的时候，他还像个孩子一样直接转过身去观察911T的行动。当时开着车的我，点开了David Sanborn的专辑《Change of Heart》，在高速行驶时听它会让你的体感速度再上升50公里/小时。世界上虽然有数不清的汽车，但是能像Panamera一样，载着三个大男人和他们一周内要用的行李，在车速高达300公里/小时的同时还能悠闲地听着音乐说笑的车，真的不多。根据我之前驾驶过911T的经验来判断，如果911T也达到这个速度的话，那么音乐声将会完全被发动机声遮掩。我们不是说这样不好，而是如果是PanameraT的话，那么这两样的选择权就在车主手中。

当保时捷决定生产SUV的时候，遭到了保时捷迷们的强烈反对。他们很愤慨，认为制造又大又笨的SUV就意味着跑车制造商们放弃了自己的骄傲（那些保守的保时捷迷们难道不知道SUV的“S”就是运动的意思吗？）。但实际上，卡宴一问世，整个市场就发生了天翻地覆的变化。本来被认为只有在北欧市场才卖得动的卡宴，不光在保时捷的原产地德国，甚至是整个欧洲市场和中国都反响热烈，保时捷直接掉到了钱罐子里。原来人们疏远保时捷的原因不在于价格，而是只能搭载两个人的跑车性质造成的。现在卡宴的问世，让人们直接被吸引进了保时捷的专卖店。这就证明了那些热爱保时捷的人们的意见并不一定都是正确的。事实上，我们需要重新思考“爱”的意义。那些反对保时捷进行新挑战的人，和为了保时捷的新尝试而随时准备爽

R8
SPORT
ESP
OFF
P

快掏腰包支持的人，其中哪类人才是真正热爱保时捷的就不证自明了。

现在又有了一个Panamera。这辆车有四个大而沉稳均衡感很好的门，高而宽敞的车内搭配有四个皮质感非常好的斗式座椅。Burmester或者Bose的音响系统让你可以尽情享受优美音乐，同时驾乘感和排气声也可以按照自己的爱好进行调节，行李箱里可以放四个旅行皮箱。同时，它的运动性能让你无可挑剔。几乎5米的车长在弯路上也很敏捷灵巧。虽然它把7系和S级作为竞争对象，但是它的操控和灵活性丝毫不逊于3系，可以说它巨大的车体几乎不会产生任何负担感。保时捷到底对这一款巨大的车施了什么魔法？

斯图加特的炼金术士们糅合了911和S级的优点精心打造了这款作品，像这样让你鱼和熊掌兼得的车迄今为止还是第一个。迈克尔·杰克逊虽然死了，但是在那一年，Panamera浴火重生了。

5. 奥迪R8，成功跻身超级跑车行列

20世纪七八十年代是超级跑车的时代，公司同事们在小时候都曾经在房间内张贴过法拉利Testarossa、兰博基尼Countach、法拉利959等汽车的照片；也都有过昏天黑地死记硬背最大功率是多少、最高速度是多少的经历。当时觉得就算只是照片的超级跑车都是那么的有气势。有时候一整天盯着杂志上的红色跑车看时，耳边甚至好像都能够听到发动机发出的声音。当时我一点经济观念也没有，不知道它们的价格到底是多少；就算知道了也不明白那是多么大的一笔钱。只是根据国产车的价格进行比较之后，隐约好像知道那是像我这样的普通人一辈子也买不起的车。记得当时那本书上写着，只有0～100公里/小时加速时间不超过5秒的车才是超级跑车，当然当时我也根本不知道那到底是多快的速度。只是曾经想过“应该比出租车快很多……”。

第一次见到超级跑车是在20世纪90年代初刚进大学的时候，当时和朋友们相互开着没什么意义的玩笑，正走在新村的道路上，突然感到一股不平常的空气流动。伴随着第一次听到的轰鸣声，随之而来的是一个低低的黑色影子呼啸而过。那是保时捷911，速度快到都没有看清长什么样子，但那个轮廓让我确认了是我曾经在汽车杂志上看过不下数万次的那辆车。一直到现在我都没法遗忘那个声音，也正是从那天我才知道汽车是能够发出那样声音的物品。之前曾经是我“梦幻之车”的Scoop，从那之后再也提不起我的兴致。在知道了韩国也有保时捷这一事实的同时，认为自己可以努力挣钱、攒钱了。保时捷并不是只存在于遥远国度这一事实，让我觉得用不了多久我就可以实

超级跑车时代的产物。公司同事们在小时候都曾经在房间内张贴过法拉利Testarossa、兰博基尼Countach、法拉利959等汽车的照片；也都有过昏天黑地死记硬背最大功率是多少、最高速度是多少的经历。当时觉得就算只是照片的超级跑车都是那么的有气势。

现我的梦想。

但是现在怎么样？去清潭洞大街上，百分百可以看到法拉利和保时捷，有时候还可以看到宾利。兰博基尼在吸引了一阵眼球之后，现在也归于平凡了。有时偶然和旁边的宾利一起等红绿灯时，想起自己为超级跑车痴迷的幼年时节，就会不自觉自己笑出声。当然并不是说现在的我对超级跑车没有任何兴趣了，而是我的超级跑车购买大作战还是进行式。几年前就曾和几个很亲近的哥哥约定，在40岁之前买一辆超级跑车。当时还说好，一定要盛气凌人地去正规销售商那里买新车；其中一个好哥儿们随着40岁的逼近，改变了策略，开始嘀咕“二手车又怎么了”，改变了努力方向。最后在40岁之前，他真的买了一辆二手黑色保时捷911T。我们都为他鼓掌欢呼，但随着年龄增长，没法再像以前那样，围坐在车旁边熬上一晚上分享快乐；而是一边回味着过去的回忆，一边各回各家了。

是谁说的来着，梦想实现之前的时间是最美的。我们“四超会”（40岁之前买超级跑车的聚会）遇到了没想到的意外情况。第一个选手虽已经成功购买了超级跑车，但是买车之后的汽车生活却并不那么美好。一开始整天吹牛说开车就得开手动，结果因为不熟练的离合操作导致了离合器故障。这还只是开始，在抓耳挠腮思考过后更换了新的离合器。但是接着变速器又坏了，还只能购买停产前最后一年生产的气冷式发动机，才能继续运转；而且以后最高时速再也不能超过300公里/小时。在购买了以超越现实的动力性能引以为豪的超级跑车之后，竟然还要花费不亚于车款的费用；这一事实不知道为什么是那么的现实又悲伤。终于明白，为什么那些富人们买了超级跑车之后只在周末开。打听之后才知道，同步进口的最新型兰博基尼和法拉利根本没法修理；对此也有很多坏了之后根本没法修理的传闻。听我认识的一个关系不错、拥有两辆超级跑车的朋友说，因为没有正规销售商，所以车坏了之后只能自己去修理店；但去修理店就不光是一个修理费用了，还有别的乱七八糟的费用。就听他在那里发着不是牢骚的牢骚说：“整个生活成了只围着两辆车转了。”最后听他说他还是回归了大型轿车，超级跑车的使用频率大大减少了。原来超级跑车除了要忍受那些得红眼病的人们的猜忌，还会面对很多的不便。

R8既漂亮又快，而且还一点都不夸张，总是能够实现最优雅的行驶；所以就算你驾驶时稍微有点生疏和过激，它也可以很好地包容。

在我产生“果然韩国不是一个适合超级跑车的地方”的想法时，出现了一个令人眼前一亮的家伙，它就是奥迪R8。在这款拉风的车上可以看到传统超级跑车扁平拉长的线条，同时它还采用了传统的中置发动机的方式，在后车窗可以看到V形8缸。和我们熟悉的法拉利和保时捷又有着不一样的轮廓，最近的奥迪看来在设计方面又掌握了主动权。大大的前格栅就像是张开的大嘴，前照灯周围散发朦胧光彩的LED灯，会让我们联想到化着珍珠彩妆的性感女人。奥迪在韩国全国有14个展示厅和15个服务中心，有受过奥迪正规培训的机械师坐镇，也完全不用担心车坏了没地方修理的问题。而且最值得关注的是已经在RS4上通过检验和认可的发动机，让我们没有后顾之忧。拥有最高性能的V12虽然也很有魅力，但作为我们每天都要接触的爱马，还是V8更合适。这么漂亮又值得信赖的车，在2007年只分配给韩国10台。也没有举办盛大的新车发表会，只把那些之前预定的车主们聚集在一起，召开了一个隐秘的公开会（据说当时大部分人早已经签约了）。那之后，R8才在首尔汽车展览会上向大众展示了它的威容。超级跑车也像那些高级犬种一样，流通通道也是重要的价值评价尺度。那么R8可以说是已经在韩国国内登场的所有超级跑车中血统最正统的家伙，这一点毫无疑问。

那么我们再来细数一下R8的优点。首先R8的设计非常令人着迷；之后关上沉稳的车门，踩下加速踏板，在你开出停车场的瞬间就会感受到R8给你带来的特别的快乐。能够让“就是跑在道路上的车”观念根深蒂固的人们一下子被吸引的这辆车，是全世界最著名的产业设计师Walter de Silva精心设计、奥迪倾注全部技术力量打磨出来的超优秀动力性能跑车。

我们经常用Racy来形容那些看起来很像赛车的车，他们为了拥有Racy，不辞辛苦地不是在行李箱上安装扰流器，就是安装带有散热孔的制动盘等。当然这样做的费用甚至都快抵得上买车的价格；所以有时候Racy这个单词还用来形容非常夸张或者花哨。他们花费金钱和努力是为了想要吸引人的视线，所以对此我没有任何想要批评他们俗气的想法。可是现在有一个不需要你做出任何尝试、本身就很Racy的车。在R8柔滑的身体上方可以看到输出420马力的V形8缸发动机，宽大的轮胎内侧是巨大的陶瓷散热制动盘。这辆车不

最近奥迪看来在设计方面又掌握了主动权。大大的前格栅就像是张开的大嘴，前照灯周围散发朦胧光彩的LED灯，会让我们联想到化着珍珠彩妆的性感女人。

仅仅是在最近的勒芒24小时耐力赛中独领风骚奥迪精心打造的超级跑车，连名字都继承于奥迪勒芒赛车。你说哪里还有比它更Racy的车？！

不久前，在日本东京表参道大街上与R8不期而遇。其实是在后视镜里看到有个扁平瘦长的某个东西一直在车流中穿梭，在看清是银色R8的同时，很快就超越了我们。我朋友当时开的车是一直在世界拉力锦标赛（World Rally Championship，WRC）上独占鳌头的日本产跑车。他当时一下子降了两档然后把加速踏板踩到底开始追逐前面的R8。安装有两个涡轮的日本产跑车，是在一般道路上所有的超级跑车都没法忽视的强劲对手。很快我们就咬上了R8，我朋友也表露出一幅很满足的表情。我一边感受着奥迪背影散发的氛围，同时真切感受到了这种竞争没有丝毫意义。R8的LED日间行车灯就像是东京秋夜星空中闪亮的两颗红宝石。像手艺高超的宝石工匠精心打磨的红宝石一样散发光彩的LED日间行车灯，就像在静静安慰后面追来的驾驶人的情绪。

我们经常会说“梦幻之车”，对那种连一点点的欲望都不敢有，甚至自己自发压抑的人生来说，这个单词可能就意味着“非常昂贵买不起的车”。自古以来，只要是男人，就应该要有以后一定要开上梦幻之车的抱负和决心才行。不管是自己存钱还是中彩票大奖，那种让自己的人生闪亮发光的觉悟才是最重要的。而且在真正拥有梦幻之车之后，男人们会再次重生。到时就会用不一样的视角来看世界，别人看你的视线也都会完全改变。这个集合了德国和意大利精髓、优雅干练的精密机械将会成为某个人生活发生180°变化的契机。

6. 让男人疯狂的保时捷，卡宴GTS

Lufthansa（德国汉莎航空公司）的商务舱是在我每年固定的三四次出差时，帮助我克服长距离飞行恐惧的感人存在。它不像阿联酋和新加坡的航空公司一样那么豪华，它的空姐也不像韩亚航空和大韩航空的空姐一样那么漂亮。我选择Lufthansa的理由就在于它的座椅。德国座椅权威公司Recaro生产的Lufthansa商务舱座椅，让你可以像是躺在舒适的床上一样躺平，还可以按摩。虽然是未来指向型设计，但不是为了设计而进行的设计。“为了提供更舒适的乘坐感，结果就成了这样”这就是德国式的功能美。按照德国人的平均身高生产的座椅，给高个子的我带来了一种包裹感。通过对座椅的操作，可以精准对着各个部位进行大面积的按摩。就像是技术娴熟的医生在抚慰患者的身体一样，让你有一种被精心呵护的感觉。

德国人制造的汽车同样也给人这种呵护感。环绕着身体的座椅，精确传达路面信息的同时不会带来任何不快的驾乘感，还有完美无瑕疵的车体，这是德国所有的制造商全部具备的共同点。我们在驾驶过德国车之后，就会发现这是他们认真研究人类的身体和生活方式之后的杰作。从这点来看，意大利车是艺术家们制作的，日本车是技术者生产的，而德国车更像是医生制造的。

其中保时捷就更像是精神科医生们精心打造的作品，保时捷知道怎样做才能刺激男性这种动物的肾上腺激素分泌。他们开出的一个个处方，让全世界的百万富翁们兴奋不已。效果非常强烈，只要品尝过一次就绝对没法戒掉；甚至于对那些没有品尝过的人来说也非常具有吸引力。这么说是因为在

大街上经常可以看到看着呼啸而过的保时捷流口水，或者失魂的患者。绝对不会因为大而放弃的这个跑车权威品牌，以强力的幻觉效果作为武器，一跃成为德国最赚钱的汽车公司。对了，为Lufthansa制作座椅的Recaro就是之前为保时捷生产底盘的公司。

其实保时捷的幻觉成分非常明确，所以就算别的公司模仿也不会造成困扰。爆发性速度和灵活敏捷的设计，主要成分只有这两种，想要模仿这两种竟然是那么难吗？从结论开始看，在发动机和底盘方面，保时捷拥有自己独特的诀窍，是不会被轻易超越的。这也是那些德国大制造商们认可保时捷的优势，并不想进入这个领域的原因。虽然日本制造商们一直在叫嚣打倒保时捷，但是却连这个领域的门都没进去。推出比保时捷更便宜的车，就会成为“廉价车”；保持同样的价格就会滞销。更别说保时捷支持者们很难对付，就连重量分配比重不合理的911RR构造，都被极端的右翼支持者们认为是“传统”，极力拥护；所以他们也会一直虎视眈眈地盯着别的制造商们看他们要做什么。保时捷经过50多年的岁月洗礼，并成长为最好的跑车制造商；因此，成为保时捷车主之后，比起对各种功能的评价，他们得到的精神满足所占的比重还更大。再说，它不像意大利产的超级跑车那样很容易出故障，也不会非常敏感，可以当做普通的乘用车每天用来上下班，这也是保时捷自己独特的魅力。

超级跑车911和高性能敞篷车Boxster，之前只拥有这两款主要车型的保时捷推出了SUV卡宴，并开始蓄力进行新的挑战。保时捷车主中比起赛车爱好者，更多的是一般的驾驶人；而且在保时捷的最大买主美国市场中，最畅销的车型就是SUV，所以卡宴的登场就像是水到渠成。拥有911灵巧敏捷和性感屁股曲线的卡宴一面世就引起了全世界的轰动。卡宴的V6版作为最经济的保时捷，致力于扩大消费层，而涡轮模式则证明了保时捷制造SUV的能力也很与众不同。但是这还并不是全部，不是已经说过了吗，保时捷懂得怎么让人们疯狂。保时捷给那些满足于卡宴涡轮的人们来了个迎头痛击。450马力，配置有自然吸气的V8发动机卡宴GTS登场了。可能有些连保时捷的“P”都不知道是什么的人，会说“卡宴涡轮不都到了520马力了……”之类的怪话。但如

果你是一个拥有能够完全掌控保时捷驾驶技术的人的话，会对“GTS”这个品牌产生一种难以释然的感觉。是的，这款车靠的不是发动机的力量，而是靠车体的敏捷和均衡来打造出速度，是一款为追求“驾驶乐趣”而制造的车。就像安装有自然吸气发动机的911GT3能够在弯道上完全压制911T一样，这款车在弯道里，同样可以毫无负担地超越直线行驶时超前的卡宴涡轮。保时捷的宣传负责人迈克尔·鲍曼（Michael Baumann）在面对“都有卡宴涡轮了，为什么又推出了GTS？”的问题时，给出了这样的回答：“因为我们想要宣告我们是谁，我们来自哪里”。嗯，好像有点明白是什么意思了。

在葡萄牙休养地Faro见到的卡宴GTS是红彤彤的红色，感觉像是要舔舐地面一样低低地蜷伏在那里。GTS安装的是重视运动性能的悬架，比别的卡宴要低24毫米。与较低的车体配套的是21英寸的轮圈，使得它看起来就像是跟卡宴完全不同的车。比起SUV，我觉得它更像两厢车的运动款。外侧薄的宽幅轮胎虽然没有为Off-road做出让步，但为沥青公路上的奔驰提供了强力保障。把钥匙插在方向盘左边开始打火，（左手插钥匙起动时，可以用右手进行变速操作。即，这就是保时捷发出的快点出发的命令。）接着V8发动机就会发出特有的呼呼声。低沉的排气声撞在停车场的墙上，并向着凌晨的明朗晴空发出了共鸣音。在感受到离合器令人心情愉悦的连接感之后开始前进，这时驾驶人就会完全遗忘自己驾驶的其实是一辆庞大的SUV。加速踏板的反应非常敏感，车体开始疾驰；就算是猛然转动方向盘，车体也不会摇晃。托悬架和与之相匹配的保时捷特有电子装备PDCC㊀的洪福，就算是在葡萄牙弯弯曲曲的山路上，也完全没有晕车和不适。虽说一般SUV会因为自己高高的车体和庞大的身躯而造成前后左右的摇晃，但保时捷的魔法让卡宴摆脱了重力和离心力的束缚。更神奇的是，在完全吸收凹凸不平的路面带来的冲击时，还能把路面的摩擦情况，通过驾驶人的臀部进行准确转达。保时捷的底盘开发负责人就曾说过，GTS的悬架比涡轮的要更运动，现在我想我能明白他说这些时眨的那下眼睛是什么意思了。

㊀ Porsche Dynamic Chassis Control的简写。让车体一直保持水平的安全装置。

如果你想要买卡宴，但是又因为它的“泛滥”而烦恼的话，那么你可以买GTS。这辆车速度快、强劲有力，还有驾驶乐趣。就算是价格更贵、绝对性能更出众的卡宴涡轮S的车主也没法忽视这辆车。它与涡轮S是完全不同的两个方向，如果驾驶人的驾驶实力高超的话，它还可以更快。

S GO 1233

DIRECT FUEL INJECTION
4.8 V8

再也不用在意路面情况和从车体摇晃中摆脱出来就意味着这辆车可以跑得更快。是啊，这是保时捷。把变速杆挂到2档，一口气把加速踏板踩到底。咯……铿铿！发动机急剧转动的同时，后方传来了中低音的排气声。通过车内后视镜往后看了一下，发现位于我后面的别的国家试驾队，因为我带起来的灰尘风暴而狼狈不堪。我还在想他们是不是过一会就会马上追上来，结果在拐了两个弯之后就完全看不到他们的踪影了。4轮驱动的强烈抓地力和405马力的澎湃动力，让我就像过山车一样可以在狭窄的道路上轻松疾驰。在弯道前减速，改变方向之后再次加速，一点时间都没有浪费。就像流水一样，完全遵从我心意的汽车真是非常可爱的存在。让我完全忘记了吸烟和开启以音质好闻名的Bose音响，因为我可以百分百投入到驾驶的乐趣中去。

试驾路程由大约200公里的弯道和70公里的高速公路组成。我们用两个多小时的时间完成了200公里的弯道路程，在高速公路上则在跑出了仪表板上的最高时速265公里（保时捷公开公布的是时速253公里）之后，过度兴奋的精神状态才回归正常。坐在我身旁一句话也没说的同乘者，一下车就说，在一辆车都险险通过的狭窄弯道上竟然跑到120公里，说我简直是精神病。他虽然这样说我，但他抓住方向盘时明显精神也不那么正常。我非常清晰地记得他抓住方向盘时，鼻子喘粗气、瞪大眼睛的样子。话又说回来，能够让已经得到社会认可的成功男人那么兴奋失态的又有几个呢？和碧昂斯(Beyonce)共度的激情香艳夜晚？和大选候选人共进午餐？嗯，反正我是绝对不会拿着抓保时捷方向盘的机会交换的。这个庞大的保时捷不仅可以在市内悠闲闲逛，在高速上还可以跑出限速速度三倍以上的极速，连弯道都可以像跳舞一样轻快地胜任。如果你在考虑卡宴的话，那么绝对不要忘了GTS。如果你是卡宴涡轮车主的话，那么要避免在弯道上跟它竞速。因为卡宴GTS根本是打着SUV招牌的跑车！

第四部

让我见识更广阔世界的汽车

从芬兰雪原到非洲草原，
从梅赛德斯-奔驰博物馆到宾利诞生的工厂，
从让你在24小时内尽情享受高潮的法国勒芒，
到比任何赛事都更让人激动的韩国灵岩F1赛场，
在这里汽车带领我走进了一个崭新的世界。

1. 宾利的伟大遗产

宾利（Bentley），这个名字是从什么时候走进我们生活的？就在几年前，它还是一个只有资深的汽车爱好者才知道的品牌。而且在说明的时候还要在前面加上“劳斯莱斯旗下的跑车品牌”这样的修饰词。那么它又是怎样成长成为韩国最有人气的奢侈品车品牌的呢？

在飞往希斯罗机场的波音747飞机上，我一直在努力寻找这个问题的答案。后来想到，我现在坐的这个飞机，能够让它这个巨大的铝合金块，在天空中以时速955公里/小时飞翔的劳斯莱斯发动机就与宾利有着血缘关系。最好的飞机发动机，全世界最昂贵豪华的奢侈品汽车，过去繁荣的大英帝国代表性象征“劳斯莱斯”，其实宾利身上就流着浓厚的劳斯莱斯血统。位于英国克鲁的宾利工厂，从1940年到2002年为止都是劳斯莱斯和宾利的共同加工厂。雅静的克鲁工厂位于曼彻斯特附近，现在那里还保留了20世纪劳斯莱斯和宾利这两个名字带来的无限荣光。消失的只有劳斯莱斯的名字。在过去30年里一直亲手制作真皮座椅，经手了数千头牛皮的玛丽大婶；和为了完成精美的内装装饰，打磨过数百棵树的理查德大叔，他们从劳斯莱斯和宾利辉煌的过去开始，就一直在这里工作。

宾利工厂里悠久的传统和最先进的设备之间实现了奇妙的融合，说它是汽车工厂，不如称呼它为手工艺作坊。工厂里有数十名真皮工艺、木工艺匠人和各种工具；但是它的照明让它像纽约最精致的饭店一样明亮，车间里播放的背景音乐是Black Eyed Peas的“Boom Boom”。首先在这里看不到汽车工厂里随处可见的机器人， 在这里大部分程序全部使用手来完成。传送机

让人联想到手工艺作坊的宾利工厂，悠久的传统和最先进的设备之间实现了奇妙的融合。工厂里有数十名真皮工艺、木工艺匠人和各种工具，但是它的照明让它像纽约最精致的饭店一样明亮，播放的也是最新的流行音乐。

这个工厂一天最多也只能生产30辆宾利。比起人工费和原材料效率，宾利更注重的是匠人们的手艺和精神，所以宾利是最适合那些追求完美汽车的人们的汽车。

方式虽然也在使用，但移动速度非常缓慢，甚至于你都感觉不到它的动作。如果是通过大量生产来挣钱的丰田和现代汽车工厂负责人，看到这个光景的话，说不准他们会血压突然升高而猝死。

这个工厂一天最多也只能生产30辆宾利。宾利的木工艺匠人只是因为不满意木头纹理，就扔掉整个原木的行为；因为担心皮质上有疤痕，只使用那些不是在篱笆内，而是在田野上自由放牧长大的牛皮的行为，在普通人看来，说不准会认为他们疯了。这是那些为了节约成本，减少螺钉数量；千方百计寻找缩减焊接方法的人们绝对没法理解的世界。比起人工费和原材料效率，宾利更注重的是匠人们的手艺和精神，以此来为那些寻找完美的人们制造同样格调的汽车。

为了证明这款车最适合那些懂得为感情和传统赋予价值的人们，宾利准备了相应的试驾路程。我坐飞机飞往苏格兰。宾利安排的住宿地不是特级宾馆，而是Macallan Whisky的酿造厂。从某个方面来说，Macallan Whisky和宾利都是在长时间的精制之后，给我们带来无上的欢喜。

在苏格兰阿伯丁机场迎接我们的是黑色的宾利Continental GT speed。这辆在发动机盖下隐藏着一匹560马力骏马的超豪华跑车，静静停在那里时，内敛得让人丝毫感觉不到它的威力。这点让人又爱又恨，就像是穿着紧身西装的格斗选手一样的感觉。一个穿着黑色西装，有一定年龄的英国绅士，为黑头发的东洋人弯腰打开了驾驶座的车门，然后疾步消失了。机场周围的人们都在用看大卫•贝克汉姆的眼神看我。

不知道为什么，在原产地抓住操纵杆的感觉是那么的威严。随着我右脚施加压力的变化，W12发动机发出了夹杂鼻音的性感声音，在苏格兰高原地带奔驰的感觉真不坏。准确点说，有点像和初恋女孩第一次亲吻的那种感觉，我一想到现在体会的这种感觉马上就要消失，觉得非常遗憾。已经拥抱在怀，却想要拥抱更久；已经紧紧地抱住了她，还想把她揉碎融入我的身体中。

苏格兰晴朗的天空下，奔驰在田野上，为了想要呼吸更多的树木香气，深深地踩下了加速踏板。时速表上的指针已经超过了250，渐渐往300逼近。坐在前排乘员座上的宾利职员不仅没有出言阻拦，还操着浓浓的苏格兰腔英

古典的外表下隐藏的是我们无法想象的雷厉风行的运动性能。虽然看起来很平滑，但其中隐藏着众多的细节设计。宾利不仅拥有悠久的历史，同时对社会新趋势非常敏感，是一个没法只靠外表来判断的家伙。

在韩国，宾利是在最短时间内成为最著名品牌的汽车。古典、威严的外貌再加上强劲的运动性能，让许多人心动不已。其中女性支持者相当多，这可能是宾利独有的特性造成的，如车内最高级的牛皮和原木的魅力。

语不停地追问我“怎么样，这发动机绝了吧？”还听他说将要推出的下一款GT Super Sports更迷人。其实当时我觉得没法想象还能怎么比现在这款更迷人，对于他的说法虽然不是很认同，但我没有发表意见。因为如果我说出口的话，感觉自己就会成为类似不能区分用塑料模仿制作的树木纹理和用真正树木制作的树木纹理的人。只是在想就像挑选最好的真皮、最好的木材一样，如果要挑选最好的发动机，那么其中肯定会有GT Super Sports吧。

不知道是不是因为太沉醉于驾驶，当他大喊“警察！警察！”的时候，差一点以300公里/小时的速度超了警车。我们当时从比规定速度快将近三倍的速度上，突然降到了蜗牛爬的速度；其实警察也非常清楚这一点，但是警察降下车窗，做手势让我们超过他。不知道是因为乡村警官心好，还是因为我们开的是宾利；但既然得到了警察的默认，那么前面的路上能够阻拦我们的只有野生的鸽子了。就连以大角和蜷曲毛发出名的高山地带的牛也只是呆愣愣地看了我们一眼，一副对我们毫不关心的样子。

开着宾利经过的地方是苏格兰有着悠久底蕴的贵族Inness的古宅。建于1600年的房子主人曾经非常自豪地说自己生活的地方不是“城”，而是“家”。这可能要归功于就算没有高墙和护城河，但是他还是成功守护了有400多年历史的家门传承的自负心。墙上依次挂着开着双叶机参加过第一次世界大战的爷爷的照片，参加过第二次世界大战的父亲的照片，还有参加过越南战争的自己的照片。他指着全家福中的一个小婴儿跟我说，这是他在马岛战争中失去的二儿子。我们还在食堂里看到了主人姑姑们亲笔画的超大幅肖像画，其中的老小是创造了007詹姆斯邦德的Ian Fleming的妈妈。我们在猜想如果让詹姆斯邦德在宾利现在所有的车型中挑选的话，什么车最适合他，并谈论着这个主题度过了快乐的晚餐时间。（其实在原创小说中詹姆斯邦德的爱马是宾利，而不是阿斯顿·马丁。）伴随着花园中传来的风笛声，苏格兰慵懒的太阳徐徐升起。小口小口品着橘黄色McKellar single malt 威士忌，感觉同时品味到了热情、历史、悠闲、高贵和浪漫的综合气息。以前曾经很不喜欢single malt的这种强烈的感觉，但是那天不知道为什么感到很香甜。突然萌生了一种成为适合宾利的人，比在克鲁工厂中购买一辆宾利车要更难的想法。但也正是因此才更有价值，也正是因此才有那么多的人在为那个价值而努力。

2. 梅赛德斯-奔驰的圣地朝拜记

骑着摩托车在岛山大路上奔驰的时候，手机响了，是梅赛德斯-奔驰负责人的号码。掏出手机放在了头盔和脸颊之间，我知道这样接电话看起来很像快递员，但是我今天能够从事汽车记者的职业，正是因为梅赛德斯-奔驰发明了“汽车”这个东西才能实现，所以我很痛快地接通了电话。原来是邀请我们参观位于梅赛德斯-奔驰故乡德国斯图加特的梅赛德斯博物馆和古典中心，并试驾最新的车型。

换句话说，不就是去汽车圣地朝拜吗？！但是现在有个问题是时间，按照他们安排的日程，我必须得在17日坐上前往斯图加特的飞机，但是每个月的17日是我工作的杂志社固定的最终截稿日，在那天缺席是一件无法想象的事情。但作为一个汽车记者，能够前往梅赛德斯-奔驰的故乡，并在那里亲眼目睹它从诞生，到发展到今天的一步步历程，这是一个多么大又没法拒绝的诱惑啊。大慈大悲的总编辑可能看不过我那副口水横流的样子，批准了我可以在最终期限日的最后一天离开。在他看来我这种行为就像是拉屎不擦屁股一样，我也一定会铭记他在我离开前说的那句金玉良言：“以后再有一次这样的事情，就在你出差的时候直接把你的桌子撤了。”对于喜欢汽车的人来说，梅赛德斯-奔驰就是一个非常特别的存在，你看我在那么要紧的时刻还跑出来就知道有多么的重要了。更不用说“汽车”这个搭乘工具还是他们发明的，所以想要越过梅赛德斯-奔驰，去谈论汽车，那是根本不可能的。

1885年，戈特利布·戴姆勒将小型汽油发动机安装在马车上，让马车不

IA - 836

位于梅赛德斯-奔驰故乡德国斯图加特的博物馆和古典中心。在梅赛德斯-奔驰博物馆的入口处搭乘电梯到达最高层之后，顺着从这里延伸出的参观路线参观。呈螺旋状下降的同时可以看到不同年代的汽车。

在博物馆的最高层，当你走出电梯之后首先映入眼帘的是这匹白马。“如果不是我们，你们现在还是要靠着它们出行。”这就是梅赛德斯-奔驰想要宣告的。而且如果没有梅赛德斯-奔驰，马说不准还是那个被人类驱使、供人类骑乘的动物。

靠马而能够自己前进。后来他把内燃机安装在自行车上，制造出世界上第一辆摩托车，并获得了专利。1887年，他制造出了第一辆四轮车。他用自己投资者（Emil Jellinek）小女儿的名字为自己制造的车命名，以后“梅赛德斯”这个名字就成为最高级汽车的代名词。我们熟悉的“奔驰”则是戴姆勒公司和卡尔·弗里德里希·奔驰成立的奔驰合并之后，在后面添上的。

汽车对人类带来的影响跟宗教差不多。之前需要自己的双腿或者借用动物的力量来移动的人类，现在因为这个四轮的家伙而大大受益。我们因此获得了随心所欲前往任何地方的“自由”。如果说宗教给我们的灵魂带来自由的话，那么汽车则给我们的身体带来了解放。和必须在事先铺好的轨道上行驶的火车，只能在不是人类居住空间的领域里活动的船舶、飞机相比，汽车是完全不同层次的东西。

继戴姆勒的发明之后，在很多国家，也有很多的汽车登场，但是梅赛德斯-奔驰却一直保持有最领先的技术力，这一点已经通过很多方面得到了证实。在赛事中灵活敏捷的赛车以压倒性的气势战胜竞争者，在市场上高级庞大的轿车得到了消费者们的交口称赞。进步的设计思想和倾注了心血的精制工艺使得它在全世界得到了绝对性的信赖，这种信赖就算是在之后的100多年里也一直持续不衰。

只要你去位于Stuttgart的博物馆看一下，你就会马上知道它的秘诀了。进入这个宏大的历史教科书之前，首先迎接你的是一匹白色骏马。如果没有梅赛德斯-奔驰，它们说不准还是那个被人类驱使供人类骑乘的动物。继白马之后陈列的就是梅赛德斯-奔驰制造的第一辆汽车。再然后顺着螺旋状下降的同时看到的就是各个时代梅赛德斯-奔驰生产过的汽车。在我看到之前的很多年里一直粘贴在房间墙壁上的300SL和迈凯伦SLR的实物时，简直就是和金泰熙接吻的心情。此外在那里还能见到戴安娜王妃曾经开过的SL，林格·斯塔（著名歌手）开过的E55 AMG，教皇约翰-保罗二世开过的G Class。最让你惊叹不已的不是以前汽车的完整度和华丽，而是它们那非常优良的保存状态，甚至连当时的文书都一起妥善保存。梅赛德斯-奔驰博物馆负责人还很自豪地说，它们的所有设计图也都妥善保存着。我在想韩国汽车公司估计连10年前

继戴姆勒的发明之后，在很多国家，也有很多的汽车登场，但是梅赛德斯-奔驰却一直保持有最领先的技术力，这一点已经通过很多方面得到了证实。在赛事中灵活敏捷的赛车以压倒性的气势战胜了竞争者，在市场上高级庞大的轿车也得到了消费者们的交口称赞。

制造的第一辆汽车都没有保存，也正是从这一点，我们看到了他们的周密。经常因为找不到上个月的发票而对总务人员感到非常抱歉的我，突然觉得他们是那么的伟大。

提起“梅赛德斯-奔驰”，脑海中却想不起它的代表车型。大部分的汽车公司都有一款卖得非常火的车型，当然那款车随之就会成为那个品牌的代表形象。梅赛德斯-奔驰的产品涵盖了超小型、微型车到货车，拥有很多的车型。梅赛德斯-奔驰在研发出最早的内燃机之后，也一直致力于研究制造转子发动机或Desmodromic等可实验性强的非传统发动机（4冲程DOHC的替代发动机）。从直列4缸到V6、V8、V12 Twin Turbo等，这也是它的生产线能够涵盖所有车型的一等功臣。此外它在混合动力、柴油机、燃料电池和Diesotto㊀方面也有独特的技术，而且完成度也非常高，积极地为未来备战。虽然现在有的公司已经推出了采用混合动力和燃料电池方式的汽车，但到现在为止还多是形象战略手段。奔驰现在已经确保了这种技术，未推市场的原因不是为了以后留着作为营销手段，而是决定要在完全掌控悟透了内燃发动机之后再推出。比起夸夸其谈，这个先驱者原本就更擅长真诚的汽车普及化。这种成熟也正是让三叉星成长成为最好汽车品牌的力量。

梅赛德斯-奔驰以环绕着斯图加特的黑森林为舞台，为我们提供了试驾建议。多辆安装有奔驰最引以为豪的全轮驱动（AWD）系统4-MATIC的车和多辆AMG的高性能车，还有为我们准备的燃料电池动力车。为从来没开过梅赛德斯-奔驰的人做一下说明的话，那就是这个公司制造的所有车都是最好的。虽然还有更快的、更贵的，但是梅赛德斯-奔驰确实是最好的汽车。就像没带过劳力士手表的手表收集家评论宝玑的行为很傻一样，如果没有梅赛德斯-奔驰，那么就算拥有了法拉利也没有任何意义。这辆车的设计就算数十年之后再看还是会让你感到惊艳（现在梅赛德斯-奔驰博物馆里所有的车都很美），这辆车的发动机会像过去那么多年奔驰发动机的优秀表现一样，永远会忠实

㊀ 汽柴油混合技术，是由柴油发动机DIES和汽油发动机OTTO合成的单词。梅赛德斯-奔驰将柴油发动机的燃料效率性和汽油发动机的亲环境性相结合，开发的未来型发动机。

安稳地带领我们完成我们的旅程。安全装备和内饰以及便利配置等，这辆车的所有组成都非常值得你信赖，因为“信赖”不是只靠一时就能够得到的高贵品质。

坐在Nappa真皮座椅上，这辆车不会让你特别兴奋，也没有凶悍的排气声和刺激的操控，因为这样的刺激会成为影响我们欣赏奔驰在道路上的三叉星威容的妨碍因素。我们坐在驾驶座上看到的三叉星，比在外面时看到的更帅。希望你也能有机会体会那种感动，而且它也会成为你人生成功的鲜活证据，梅赛德斯-奔驰就是这样的车。

3. 雪邦赛道上的周末赛车世界

我的朋友中有一个一抓方向盘就整个大变身的家伙，平常里话不多，很安静，也很有礼貌；但是每次驾驶的时候就会突然变身交通高峰期的出租车驾驶人。同时占两个车道是最基本的，而且绝对不能容忍别人超越自己。在别的车打变道转向灯时，他绝对不会谦让，反而会加速占道，不管法规规定什么情况下哪个车优先行驶，他就是认为什么时候都要自己先行，是一个典型的韩国男人。

看到他这样驾驶的人们经常会说“你要这样开车的话，别在一般的道路上，你去赛道上吧”。但站在我的立场上，我非常想要劝阻。在韩国人的认知里，赛道就是“没头没尾、尽情驾驶的地方”，其实事实不是这样的。赛场上有着比一般共用道路上更严格的规定，是一个要相互关注对方安全的地方；正因为如此才可能跑得那么快。我的朋友如果去参赛的话，不光自己连一圈都跑不了，而且还会给别人带来伤害，并会让赛事被迫终止；赛场可不是那样的地方。

赛场的历史要追溯到古希腊罗马时期。当时的赛场主要用于竞马和马车比赛，不仅是最有人气的体育运动，也是能够聚集人群的政治手段。从中世纪一直都现在，赛场的用途和社会性价值没有什么大的变化。赛场还是全世界最受欢迎的运动空间、文化空间和政治手段。如果说随着现代产业社会的发展有什么变化的话，那么就是同时还成为了巨大的商业空间。

马来西亚雪邦赛场虽然是相对新建的现代赛场之一，同时它也保留了

在马来西亚雪邦赛场举办的亚洲保时捷卡雷拉杯（Porsche Carrera Cup Asia，PCCA）赛事。虽然有很多的保时捷赛车参赛，但是这些选手们大部分都是业余的。他们不是把对方作为敌人来竞争，而是把对方作为志同道合的朋友来交流。

传统赛场的存在意义。在马来西亚随着宝腾汽车公司的建立，汽车制造和赛车运动就成为国家大力扶持的事业。宝腾汽车公司的CEO由马来西亚总理担任，马来西亚好像在集全国之力全力以赴地发展赛事建设。但是自从1999年以来每次都与F1最高奖项失之交臂。这里不仅聚集了全世界的观光客，那些与F1有关的各种公司也全都在这里扎堆。宝腾汽车虽然在全世界范围内还不是那么有名气，但是最近它们新推出的车型真的不错。作为F1赛事举办国，他们生产的汽车外观非常刚猛。在从市内前往雪邦赛场的路上，我见到了很多种不同类型的宝腾汽车，整个倾向年轻化，所以我觉得韩国如果进口的话，销量可能也会很好。

到达雪邦赛场之后，在停车场就充分地感受到了这是一个喜爱汽车的人们聚集的地方。停车场里停放的车辆大部分都多多少少地进行了改装，和重视外观和模样的韩国最不同的是，他们都是以赛场行驶为目的进行本质上的改装。韩国虽然是全世界第五大汽车生产国，但是只是通过在停车场里的短暂停留，就深切感受到了马来西亚在赛车运动方面的优越性。（不知道韩国汽车公司的营销负责人知不知道韩国也有F1比赛？）在韩国，漂亮的女选手一般都能收到汽车制造商的赞助，但不知道为什么在跟汽车有直接关系的赛车运动上却那么的小气。不用看也知道，因为他们是比起汽车更喜欢女人的“普通人”。

马来西亚召集亚洲各国汽车新闻工作者是因为即将在这里举办的亚洲保时捷卡雷拉杯（Porsche Carrera Cup Asia，PCCA）赛事。卡雷拉杯是由保时捷卡雷拉的911GT3 RS作为专用赛车进行的单一品牌系列赛。最特别的一点是由职业选手和业余选手共同参加的比赛。为了让保时捷一般车主能够感受比赛体验而举办的这个比赛，在欧洲各国都有举办，在美国和日本也有另外的系列赛。在相对规模比较小的亚洲则是在马来西亚、中国等轮流举办，是多国选手间的竞争赛事。这个赛事在全世界引起热烈响应的原因就在于，只要是911GT3 RS的车主，“所有人”都想成为一个赛手。

汽车赛事不是谁都能参加的。有人问，不是有实力就行了吗？就算有实力，如果没有赞助商的话，也不能参加；当然只有钱也不行。不管你多有

钱，赛事也不是靠个人的资金就能够轻易参与的。想要进入全世界只有24名的F1参赛选手名单的话，不仅需要强悍的实力，还要有与赞助商之间良好的关系和明星意义等其他因素。就算不是F1赛事，只是卡雷拉杯这种规模的比赛，也不是任何人都能参加的。不仅汽车性能要好，维持、维修、管理费用也不是小数目。几乎相当于在一般道路上行驶的几十倍，不，几百倍的费用。

但是，参加卡雷拉杯的费用竟然只有3亿韩元左右。花3亿韩元买下GT3 RS赛车，之后一年内参加赛事时产生的所有费用都将由保时捷厂商支付。维修费、人工费、模特费用，这些全部由保时捷厂商给你掏。保时捷厂商还给提供燃料和轮胎，连你的赛车运送到下一个举办国家的事情都不用操心，保时捷厂商会自己全给办好。车主们只要坐上飞机，前往举办赛事的赛场，在观众热情的欢呼声中尽情奔驰就行了。只要平时里努力从事自己的工作，然后在周末你就可以变身一个赛车手。如果你实在是业务繁忙或者对赛车的热情已经冷却了，那么只要把车卖了就好了。现在二手车市场的价格大约在2亿韩元左右。如果这么算的话，那么你这一年里真正花费的费用只有1亿韩元。与韩国其他业余比赛中的高费用相比，开着保时捷赛车，在国际赛场上接受专家级维修师的维修服务，在万名观众的热情呼喊声中奔驰，其实这个费用并不贵。而且亚洲保时捷卡雷拉杯赛事是在F1赛事中场休息时举办的，和F1选手们在同样的赛道上，由同样的观众助威加油，国外观众们的反应也和韩国完全不同。F1的门票价格至少要在20万韩元以上，为了赚回本钱，观众们都会给出非常热烈的反应。韩国区观众则只有为看韩流演艺人来韩的日本观光客和为了拍摄模特而来的业余摄影家，因此在这里你可以感受到与在韩国时层次完全不同的快乐。

啊，如果你因为业余爱好者也可以参加这个理由，就把GT3 RS当成普通跑车可就错了。想要参加这个比赛，得要有火箭级的加速力和泰森那种能够忍受横向加速度（Lateral Acceleration）的体力，还要具备不妨碍别的车辆的驾驶实力。GT3 RS赛车的速度是一般保时捷车望尘莫及的，自我感觉驾驶技能还不错的我，坐在GT3 RS前排乘员座上，围着雪邦赛场转了两圈之后，两腿都发软，走不了路了。开车载我的车手大约40岁出头，一开始我还以为就

GT3 RS赛车的速度是一般保时捷望尘莫及的。自我感觉驾驶技能不错的我，坐在GT3 RS前排乘员座上，围着雪邦赛场转了两圈之后，都两腿发软，走不了路了。

宝腾是马来西亚的国产汽车。虽然不是什么有竞争力的公司，但是逐渐推出了几款不错的运动车型。这里是举办F1赛事的国家，同时也是梅赛德斯-奔驰赞助商马来西亚国家石油公司的故乡，赛车运动迷特别多。

是个钱多的企业家，但是试过才知道是一个拥有不逊于专业赛车手驾驶技术的深厚实力派。

赛场上的赛事从古希腊时代起就是所有人都可以享受的，但主人公一般都是赛马主和赞助商。保时捷卡雷拉杯赛事中的选手就是车主，同时还是赞助者。这些相互之间展开竞争的选手们都是亚洲数一数二的企业家，各个赛场都有VIP房间，选手们一般在那里交流和分享创业故事。亚洲保时捷卡雷拉杯的舞台分为赛事和Paddock两部分。选手们可以相互交流创业情报，介绍自己的新女朋友，有时还会定下一起去度假的约定，可以说是一个非常有品位、热情，又向大众开放的社交空间。如果你想要把亚洲作为自己的事业舞台，那么参加亚洲保时捷卡雷拉杯赛绝对是一个再好不过的机会。

5
MLY 413

4. 暴风雪翻卷呼喊的名字，沃尔沃

途径法国戴高乐机场，在那里坐上了飞往斯德哥尔摩的飞机。斯堪的纳维亚出身的大体格金发空姐在商务舱走过的时候，经常会碰到乘客的肩膀。我把胳膊撑在支架上看书的时候，就好几次被她撞到，最后没办法只好蜷缩起来了。在熟悉了穿着天蓝色空姐服优柔和气的韩国国航空姐之后，每次来欧洲的时候都能够感受到这种不亲切的自由感。

空气冰冷，湖水风平浪静，巴洛克式建筑越来越多的瑞典首都斯德哥尔摩，就算它是欧洲事大主义者，那种氛围也没有多让人狂热。陌生的克朗货币让我的购物欲望急剧缩水，到哪里都是一片冷清，所以心情怎么也兴奋不起来。这是第二次来瑞典，过分冷清的氛围和无论怎么努力都没法适应的饮食（Viking的后裔们都是一起床就要吃沙丁鱼醒酒的），所以这里真不是我怎么想来的地方。有时走在大街上也会看到让你眼前一亮的金发美女，她们蓝色的瞳孔几乎都快成透明的了，但我却连个媚眼都没法抛。自古以来，只有能够接近的女人，男人才能感受到她女人的魅力；这个金发女郎在我看来就像是电视里的金泰熙一样的存在。来到斯德哥尔摩，所有人都会去的地方是国会议事堂和王宫，但是就是这个也没让我提起什么兴致。听到这个国家格外超前的民主主义和福利政策相关的内容，只会平白让人心里不舒服。

在坐飞机到了瑞典北部城市基律纳（Kiruna）之后，却让我一下子瞪大了眼睛。就我所知，飞机驾驶技术中最难的就是起飞和着陆，斯堪的纳维亚的飞行员尝试在被白雪覆盖的跑道上着陆，在继后轮之后前轮也着陆的瞬

间，我不自觉地发出了欢呼声，看来之前心理还是很紧张的。当踏上飞机出口的梯子时，一幅我从未见过的白色风景映入我的眼帘。到处都是雪，蓝色的天空比在斯德哥尔摩见到的金发女郎的蓝眼睛还要蓝，甚至让我的眼睛感到刺痛。

出了机场，等待我们的沃尔沃职员们就慌忙开始分发防寒服。确实，可以非常明确地感受到透过牛仔裤裤缝钻进来的冷气。基律纳的白天气温是-10℃，感觉是都不能正常行走的温度。没有风，湿度低，本来以为不怎么冷，结果发现手里拿着的数码相机都快冻在手上了。分发内衣、防寒服、厚袜子和防寒靴的职员说，如果不想冻死就赶快去换上。一行中来自迪拜和南非的人们冻得脸都开始发青，职员的话一说完，他们就以光速跑去换衣室了。

被命名为“沃尔沃冰雪驾驶”的这次活动，是沃尔沃每年固定举办的活动之一，在汽车记者间的口碑非常好。在我还是菜鸟的时候，记得曾问我的前辈印象最深刻的活动是什么，他的回答就是这个。在被冰雪覆盖的地方尽情奔驰就那么快乐吗？对于喜欢用轮胎压着干燥的沥青马路奔驰的我来说，当时觉得不能理解他的爱好；但是同时却有很多人都对这个地方难以忘怀。想要知道到底是什么理由的我当时就想以后我一定要亲自体验一次，正好有了这次机会。这次活动的主旨在于证明沃尔沃为寒冷国家开发的汽车在冬季一样可以跑得很好，也是为了巩固沃尔沃引以为豪的“拯救生命的车”这一形象。在进口车刚刚对市场开放的时候，沃尔沃曾经是韩国最热销的进口车，就是因为当时消费者们把“安全”作为了最重要的价值。不用看都知道这些沃尔沃指导员们肯定会先就沃尔沃最尖端的安全装置和冰雪路上的驾驶要领进行说明，这时我开始担心带着这么厚的手套要怎么记笔记。

令我意外的是，我们被带到的地方不是停放着试驾车的地方，而是直升机升降场。坐上红色直升机，我们绕着基律纳飞了一圈，看到了整个被白雪覆盖、拥有2万人口的城市，彩色画风的住宅，天然滑雪场，有名的冰雪酒店，以及让沃尔沃的车体能够更强壮的密密麻麻的矿山。直升机环游结束之后，我们被领到了摩托雪橇前，两人一组坐上一个雪橇，然后开始在看不见尽头的雪地里滑行。在远远的地平线，不，应该说是雪平线那边，只能看到

北欧的冬天，除了白色的雪，看不到任何的风景。在那里出生的沃尔沃对于雪非常多，市内道路高低差非常大的韩国，可以说非常实用。特别是对于那些喜欢冬季运动的人们来说简直是最好的选择。

一个小小的太阳。放眼望去能看到的只有雪，连山都看不见。在膝盖深的积雪上体验的雪橇之旅非常独特，这种新奇的初体验填充了整个心胸，感觉在随着深呼吸冷空气的同时，连肺部都变得非常舒爽，之前心理积累的那些不愉快全部不翼而飞，心情像放下了一切束缚一样那么轻松。

和我同组的是一个来自迪拜的家伙，在他人生中这是第一次见到和触摸白雪。除了因为他太兴奋而一头撞在树上之外，我们的路途非常顺畅。远远地看到一头驯鹿正在低头吃苔藓，发现我们一行人之后被吓了一跳，蹦跳着跑远了。我们也因为它比雪橇还要快的速度吃了一惊。因为撞在树上之后变得小心翼翼、移到我身后的迪拜小伙儿这时说了一个不好笑的笑话“那个驯鹿的鼻子不是红色的 ，看来不是鲁道夫。”

雪橇行驶了大约两个小时之后，我们到达了窝棚屋，在窝棚屋里睡这还是第一次。狭窄的窝棚屋里有壁炉、木床和厚厚的睡袋。公共厕所是传统式的，公共澡堂里有一桶凉水和正在暖炉上烧着的一盆热水。来自世界各地的我们就像是来参加夏令营的高中生，坐在浴室里相互泼水玩闹。在来自土耳其的家伙说了一句“这里太冷了”之后，浴室里传来一句什么话，接着他就被扔到外面雪地里去了。接下来气氛变得非常热烈，我们在裸体的状态下开始打雪仗。虽然有一个瑞典的老奶奶一直看着我们，但在-15℃的雪地里打雪仗的我们却停不下来。本来相互之间生疏的只是“啊、哦”关系的我们，通过打雪仗却变得极其亲近。虽然打雪仗停了之后，我们相互都觉得有点儿难为情。

第二天清晨，很幸运的是没有人被冻死。然后我们再次坐了两个小时的雪橇。到后来我都觉得我可以像控制开了6年的摩托车一样，随心所欲地控制雪橇了，全速前进时速度最快可以达到时速80公里/小时。好了，现在北极体验已经很充分了，让我们来见见沃尔沃的新成员XC70吧……本来我是这么想的，但是下一个活动却是狗拉雪橇——由两只西伯利亚雪橇犬和在韩国也很常见的十几只混血犬一起拉的雪橇。速度比想象中的要快，感觉跟摩托雪橇没有什么很大的区别。狗狗们在主人喊停之前一直往前跑。看着它们拉着四个成人、埋头奔跑的样子，让我感受到了一种庄严感。

XC70外观在保持特有棱角设计的同时，添加了未来型细节因素。带有斯堪的纳维亚家具风格的内饰，强调了树木和真皮的质感，同时整个散发出浓厚的北欧风格。如果说德国车和日本车的内饰给人一种“非常汽车内饰”感觉的话，沃尔沃的内饰就像是充满感性的精品酒店一样精美。

瑞典人总算把我们领到了汽车前，是最新推出的XC70。当坐在驾驶座上时，我真切感受到了组织人员不一般的耐心。在沃尔沃最高级S80的基础上制造的XC70继承了沃尔沃的传统外貌，干净利落的设计让它看起来很酷。真不知道他们是怎么忍下展示这么酷的汽车的欲望的？外观上，在保留了沃尔沃特有的棱角设计之外，还添加了未来型的细节设计。带有斯堪的纳维亚家具风格的内饰，强调了树木和真皮的质感，同时整个散发出浓厚的北欧风格。如果说德国车和日本车的内饰给人一种“非常汽车内饰”感觉的话，沃尔沃的内饰就像是充满感性的精品酒店一样精美。让人联想到树皮的仪表板质感和粗犷质感原木装饰的中控板非常漂亮，让人不自主地想要去抚摸。在中控板上安装的是丹麦产的音响（Dynaudio），这一高品质的音响已经成为沃尔沃的独特特征，而且也成了消费者们决心购买沃尔沃的影响因素之一。基律纳广播电台播放的瑞典流行歌曲优美缠绵，跟着优美旋律哼唱的同时，XC70破开风雪直向山里奔驰而去。仅仅是安装了冰雪防滑轮胎而已，XC70在冰雪路上完全没有打滑摇晃现象，奔跑得非常顺畅。前不久去滑雪场的雪路上，我们就因为前面一辆一直打滑的车子而被堵在原地进退两难，当时如果是XC70的话，他肯定可以轻松驶到旁边的道上，一路潇洒而去。Waggon车型让它拥有比一般SUV更大的收纳空间，对那些喜欢冬季运动的人们来说简直就是如鱼得水。

我是在这次活动结束之后才切切实实地感受到了瑞典人的安全意识。他们给我们吃驯鹿肉，让我们在-5℃的窝棚里睡觉，让我们在雪地里洗澡，并让我们充分地感受过摩托雪橇和狗拉雪橇之后，才给予了我们在冰雪路上行驶的资格。如果说“出事故时不会受伤的车”是沃尔沃的被动安全（Passive Safety）哲学的话，那么让这些来自世界各地的人们在充分适应冬季国家的环境之后，再让他们驾驶的这种考虑，就是主动安全哲学了（Active Safety）。终于可以理解前辈们对沃尔沃的迷恋了，我也是从那时开始成为了一个沃尔沃迷。

IN PC 971

5. 与奥迪同行的芬兰雪原之旅

到底是从什么时候开始，觉得雪很烦人又脏脏的？看到教室外面开始下雪，心里就像长草一样完全听不进老师在讲什么的情景，就像是昨天一样。现在看到下雪，我总在担心一会儿怎么回家。

下雨不仅对庄稼有好处，打着雨伞漫步在雨中，还非常有气氛。和女朋友约会时，淋湿之后还可以跟女朋友眉来眼去地建议去哪里休息下再走。相比起来，雪就不是那么美好了。雪不仅让路面打滑难以移动，随着时间的推移还只会越来越脏。更有甚者，女朋友不会像下雨时那样提议去哪里避雨，还会非常新奇地想象《爱情故事》中的女主人公一样玩儿雪。这真是个问题，如果只是淋点雪还算能够接受，但她想让你躺在堆积的雪地上时，说实话真想哭。特别是她自己又不开车，还经常提议要去滑雪场或者度假村，那时真想马上把车卖掉。

对了，好像是从开始驾车之后才讨厌下雪的。因为下大雪就意味着摩托车要被束之高阁了。从下大雪开始，一直到来年5月，下上一场酣畅淋漓的大雨之前，想骑摩托车疾驰的念头最好收起来。堆积的雪虽说也是问题，但为了防滑而在雪上撒的沙子、氯化钙等，对两轮交通工具来说也是致命的。不光是两轮，四轮汽车的驾驶乐趣也没了。

当然，也有解决方法。不是顾虑你想要打滑的轮胎，慢吞吞地往前爬；而是故意让它打滑。汽车的后轮开始往外打滑时，要踩的不是制动踏板，而是深踩加速踏板，故意让它更打滑。你可能会觉得轮胎只是在原地打转，其

实只要在打滑的同时反转方向盘，后轮就会在制造一场暴风雪的同时跑起来。在感到后轮动的同时要松开方向盘，这样汽车才会往前照灯的反方向用力跑出去。这就是漂移，乍一看好像很难却也简单，乍一看简单却又很难。但在石子路上作漂移的行为无疑就是自杀或者傻瓜才会做的，因为在摩擦力强的石子路上想要实现漂移就需要非常快的速度，这是非常危险的。可是故意让车子打滑然后漂移的方法，比不漂移老老实实地开要慢不少，这会让别人看不惯。这也是那些汽车爱好者们即使非常技痒地想要挑战漂移，现实生活中却难以实行的原因之一。可是，在路面积雪堆积、摩擦力大打折扣的情况下，就算是慢速行驶也避免不了打滑现象，所以如果你配备了冬季轮胎和高输出的车子，就可以尽情挑战有趣的漂移了。

北欧芬兰有一个离北极最近的城市基蒂拉（Kittila），在那儿的雪原上，奥迪每年都会为全世界汽车爱好者们举办一次“奥迪冰雪驾驶体验”活动。在这3天2夜的时间里，我们要做的就是“在弯道前踩加速踏板”、“把方向盘切向反方向，在漂移转过弯道之后松开方向盘”的简单动作。这里就是全世界奥迪爱好者们口中非常有名、利用简单动作的无限重复、带给你无上乐趣的地方。从早上6点起床，到傍晚太阳落山，除了吃饭时间外，一直反复重复这个动作。但是那种乐趣却让人心痒难耐。我想仓鼠笼里的仓鼠在踩着滚笼转第一圈时，心情可能也是这样的。

芬兰被称为“千湖之国”，有很多大大小小的湖泊。到了冬季，这些湖面上就会结成厚度高达1.3米的冰层，当之无愧地变身成为汽车的“冰上乐园”，就算是庞大的牵引车也可以肆意疾驰。面积广阔、甚至都能够看到地平线的大大小小的湖泊比比皆是，所以冰面垂钓和乘雪橇都是小意思，开着摩托雪橇能跑好几个小时的冰面，甚至都可以变身冰雪赛道，开展一场火花四溅的汽车追逐赛。

虽说很多人都很害怕冰雪路，但只要换上金属钉面轮胎，就算是冰层也可以安心行驶。（芬兰法律规定冬天必须更换钉面轮胎，但这在韩国是违法的。）奥迪引以为傲的Quattro全时四轮驱动系统，再加上灵敏的牵引力控制，那就更是可以像夏天一样高枕无忧了。可在这次“奥迪冰雪驾驶体验”

（上图）在雪原上破雪疾行的美妙感觉没法用语言来表达。车速超过150公里/小时，打滑一头栽进雪里时，小时候打雪仗的记忆鲜明地浮现在脑海中。

（下图）芬兰法律规定冬天必须更换钉面轮胎。换上金属钉面轮胎，就可以在冰层上安心行驶。

活动中，主办方特意关上了牵引力控制，故意让轮胎打滑行驶；因为这是一个学习冰雪路面打滑控制技术的最佳环境。在石子路面上想要实现漂移，速度要求非常高，或者需要动力输出600马力以上的汽车，但这里就算是车速30公里/小时的状态下，都可以尽情地进行漂移练习。一开始可能会手忙脚乱，但慢慢熟悉之后，就会领悟到原来在冰雪路上也有一定的驾驶法则。就像滑雪以及摩托雪橇一样，漂移也是冰雪路上的一种体育运动。

以前，我时常会在电视或者网络视频中看到以令人难以想象的速度在雪原上奔驰的拉力赛车，经过这次体验之后，我终于可以理解那些汽车们的动作了。不仅仅是理解，在这里接受训练之后，到活动结束时，我自己也能像那些车一样尽情在雪地上撒野，并时时做出漂亮的漂移。

上大学时，爱玩儿的前辈们在女生中人气很旺。在那些没什么经验的青涩男们正为摸不透女人的心事抓耳挠腮时，会玩儿的前辈们经常给女孩子们提出中肯的建议，并让她们可以玩儿得更尽兴。那些前辈们的共同点就是运动好、懂得多，是那些只知道死读书的青涩男们难以匹敌的对象。

教会我享受冰雪路方法的奥迪驾驶指导员们的样子，让我想起来大学时懂得玩儿的那些前辈。因为他们都是懂得怎样快乐的人，懂得区分认真和悠闲的人，还是任何情况下都能完美解决问题的人。开着红色奥迪S4奔跑在雪原上，我想到了打着领带穿着西装、一路努力奔来的韩国汽车，觉得他们想要赢这辆车，要走的路还很远。

6. 在非洲体验浪漫

日本乐队Southern All Stars的主唱桑田佳佑唱过的歌中有这样一句歌词：“人们为什么总是为了遗忘而开始旅行？”

我也是为了忘记交往8年又分手的女朋友，而选择了孤身旅行，在途中我第一次听到这首歌。新干线上用旁边的大婶递过来的手绢擦眼泪的代价，就是好好问答她我为什么哭的问题。但是跟喜欢闲谈的大婶不论怎么聊，都丝毫未能减轻心里的悲伤。

仔细想想，我之前生活中的旅行，都是别人首先提出建议之后才去，或者是为了遗忘日常才无奈选择的。上学时的旅行经历只有学校强制规定不得不去的见习旅行，大学毕业后也从没有过一次是为了某种新的体验而选择的旅行。我的第一次国外旅行是在军队复员之后，和“发小儿”一起的日本之旅。看到驾驶座上没人但是车却在往前奔驰的情景之后我吓了一跳（日本是左侧通行，他们的驾驶座跟我们相反），在饭店和酒吧里时常能听到滚石乐队的音乐又让我吃了一惊。

那次旅行改变了我的人生。我比以前更努力地学习日语；确认了在这片土地上还是有人喜爱摇滚乐之后，我在演奏吉他时也更有心劲儿了。看到我的长头发而不会用奇怪的眼神看我的人原来也很多，这让我觉得安心了，因为在别人的城市里终于让我确认了，我现在走的路不是错的这一事实。

那之后的15年里，我在杂志社工作的同时，一直保持了与日本这个国家

的缘分。日语对汽车新闻人这个职业有多大的帮助不用多说，那次日本旅行之后更是让我涌发了更多的能量；之前曾经沉迷的宏大前独立乐队，再次成为我生活中的安乐窝。现在每次深夜写稿中间出去吸烟时，我都会想起在那次旅行中，路过一个服装店，听到里面传来滚石乐队的“Satisfaction”旋律时的那种感动（在韩国大街上从来没听到过这首歌）。

我和前面提到的交往8年的女朋友从来没有一次正儿八经的旅行经历。有一次陪她一起去了距离首尔40分钟路程的长兴，回来之后她给我亲手写了一封信，上面写道：“因为你陪我一起去，我心情好多了。”对于把那个短暂陌生的经历作为“旅行”并感动不已的她，从未带她一起体验一次真正旅行的我，为了忘记我们之间的美好回忆而被迫开始了国外旅行，真是罪有应得。可能正是因为如此，才会觉得桑田佳佑的歌词是那么贴切我的心情。

即便已经知道了旅行的珍贵，随着年龄的增长，为增加新体验而选择的旅行还是没有那么容易实现，因为总是有这样那样的借口和理由。我最近不去旅行的理由之一就是“出差旅行”次数太多了。一个月差不多有一次国外出差，所以专门再为个人旅行拿出时间就有点困难。

一说经常去海外出差，可能很多人会酸溜溜地说太好了或者羡慕之类的，但其实并没有那么好。现在已经不是那个只是经常出国就会成为空姐们羡慕对象的时代了，而且去海外出差这件事本身其实并没有什么魅力。再说，汽车记者的出差其实很单调，坐着商务舱飞往欧洲或者非洲的某个地方，住在精品酒店房间里，开着新型汽车在风景好的地方奔驰，这就是全部。

如果个人旅行是这样的话，那可能是一件非常令人高兴的事情，但是因为不管去哪儿都是去工作，所以没有别人想象中的那么感人。因此，在听到非洲旅行计划的时候，我一点儿也没觉得兴奋。

就算旅行家们说在非洲可以体验到最“豪华的旅行”，但对喜欢城市的我来说，非洲只是一个又热又充满不便的地方。旅程开始十天前就得去仁川机场的检疫所打黄热病预防针，这一点让我尤为不爽，更别说因为黄热病预

全力在泥土路上奔驰2个小时，有时会发现矗立在沙漠里的巨大圆石，有时穿过树林会碰上鸵鸟群。如果想要记录下在非洲的每个感动瞬间，那么可能一两本书都写不完。这种喜悦和兴奋不通过自己的亲身体验是永远都想象不到的。

防针让我身体有点小不适，还偏偏是在最忙的时候，这让我的不满积累到了顶点。

从仁川机场出发，在中国香港和南非共和国的约翰内斯堡机场中转，最后到达纳米比亚首都温得和克的时候，一共花费了24个小时。这真是一个让人全身脱虚、浑身无力的长途旅行，但是奇妙的是，一站在南非的太阳下，不知道为什么感到身体里的力气开始慢慢恢复，烦躁也慢慢消失，期待感越来越大。

“宝马纳米比亚多天之旅”是宝马在全世界范围内举办的旅行项目中最受好评的，就是在8天的时间里开着宝马X5，在纳米比亚游逛。这个能给你带来丰富体验的活动，只要交纳大约4000欧元，就可以参加。

这次的旅行非常单刀直入，第一天开着X5在泥土路和碎石路上奔驰时，旅行就正式开始了。宝马的高性能开发M部门的指导员给我们介绍了越野驾驶方法，并在旅程中跟随在队伍的前后，以确保旅程安全。在弥漫新鲜泥土气息的旅程结束后，我们拿着啤酒站在紫色夕阳下，疲劳早已经不翼而飞了。

一直到深夜，我们都忙于拍摄星空照片和感叹银河的美丽。为了记录下日出的美景，我们需要在凌晨5点起床，新鲜的空气让我们没有丝毫疲惫。紫色夕阳带给我们的感动让我们说什么也不能错过让人震撼的日出。

南非的日出非常幽静和庄严，360°的视野内没有一个人工建筑物。不管是上山的时候看到的长角羚羊，还是只有在纳米比亚才有的山岳斑马，不知道是因为没怎么接触过人类，还是把我们的宝马X5当成了自然的一部分，对于我们的出现，它们并没有表现出很警惕。

第二天以“迷人的开放空间”为主题的日程，是让我们在大自然中尽情奔驰。虽说已经提前给我们开出了路，但在爬上几乎和自然状态完全相同的石头山时，在渡过膝盖深的溪流时，在穿过犀牛悠闲漫步的原野时，不管往哪里看，都只有土地、动物、树木和蓝色的天空。

开着X5深入了非洲动物们的生活领域。在非洲可以见到的非常普通的动物——牛和叼着食物离开的狮子。异常梦幻的风景和异国情调动物们的不真实，让我们在看到牛的同时才找到了一点现实感。近距离地看狮子我并不是很害怕，那种恐惧程度顶多就像是在汉江边看到狼狗时的那种感觉。

第三天我们进入了狮子、大象、长颈鹿居住的领域。纳米比亚最大牧场之一的Erindi牧场，以8000公顷的面积称豪（约是首尔的1/8）。虽说是牧场，但是里面的动物全部以原生态方式饲养。在经过狮子的领域之后，货车驾驶员摆出了一张桌子，拿出了香槟和饮料。就在5分钟前，我们才刚从狮子撕咬长角羚羊的地方过来；狮子和我们之间没有任何的安全防护措施，也没有铁丝网。驾驶员查尔斯一脸淡然地说“狮子昨天刚狩猎过，所以今天我们很安全。”能够在紫色、橘色和粉红色融合的夕阳下喝香槟，就算成为狮子的口粮似乎也没有那么坏。虽然不是很喜欢喝酒，但是在这里没法不喝。

给我们带队的指导员在出发前并没有就旅行的日程进行详细介绍，只是大致说了一下路面状态、注意事项，并没有就我们将会看到什么、可以期待什么进行详细说明。但那种感觉就像是部队训练一样，不是害怕前面将会遭遇什么的不安，而是对于下面将会再看到什么的期待。

潜伏在我们第一天休息地旁边河流中的鳄鱼，第二天见到的长颈鹿和犀牛，第三天在野生牧场中举办的小香槟派对……到现在为止的日程，给我们带来了超乎想象的特别体验。

第四天行程刚开始还是像之前那样在树林中奔驰，后来我们被突然出现在面前的岩壁吓了一跳。一出树林，矗立在我们面前的就是陡峭的岩壁。领头的X5很轻松地就爬了上去，后面的车在短暂停顿之后，也开始依次跟上了指导员的脚步。连走路上去都会很吃力的倾斜角度，X5竟然轻松搞定。在岩壁上有数千年或者是数百年前原始人画上去的壁画，还有在这里生活了数十年又回归大地的长角羚羊的尸骨，还能看到太阳缓缓落往地平线那边的情景。我们喝着指导员递过来的香槟和葡萄酒，在那里一直待到太阳落山。在星星闪闪发光的银河下，躺在岩壁上看着美丽的星空，让我有想吟诗的冲动；说不准那将会是我人生中最浪漫的时刻。

在第五天的日程开始之前，我萌生出一种不安，开始担心还能再有感动吗？因为这之前的经历已经是迄今为止的人生中最感动的时刻了，那种不知道哪里是高潮的郁闷更明显了。现在我早已经不把这次的经历当做是出差

害怕打滑的人没法越野。在很容易打滑的路上，学习怎样随心所欲掌控方向的方法就是这次旅行的目标。如果我说在原地打转的情况下，在一点点抓住方向前进的过程中找到了人生的答案，是不是有点太严肃了？

了，虽然日程不过才进行了一半，我已经决定要带我亲爱的妻子和儿子再来一次了。

第五天的序幕终于拉开了，这次虽不是浩瀚的沙漠，但也是一个雨季是湖、旱季会变身沙漠的奇特地方。正在我们关上牵引力系统，新奇地体验漂移时，旁边突然涌来了一群鸵鸟，和我们一起奔跑了很长时间，一直跟着我们跑到了Bushman村庄。结束的时候指导员说了一句话，“今天放掉轮胎的气压、在沙子上控制车子的经历，会在明天给你们提供很大的帮助。”最后还冲我们眨了眨眼睛。

第二天一起床我们前往的地方是纳米比亚第二大城市斯瓦科蒙德的海岸，这里有一艘游艇正在等待我们。停好车坐上游艇之后大约航行了2个小时。这个过程中海豚给我们表演了它们的妙技，海豹还跳到甲板上跟我们讨要吃食；感觉突然从非洲冒险家切换到了大海航海家的模式。在经过数百只的海豹群之后没多久，我们面前就出现了另一个海岸。咦，这是怎么回事？刚才明明放在了对面的X5竟然在海岸上列队等着我们，竟然在我们航海的时候也过了海。原来这是出于主办方不想让我们重复已有的体验，而想让我们多看一些新风景的体贴安排。这么精密感人的旅行计划是谁制定的，真想见见他！

排成一列横队的X5旁边等待我们的是纳米比亚养殖的生蚝。啊，吃生蚝吃到饱一直是我的愿望之一，现在竟然在全世界最干净的山地实现了，还有比这更好的事吗？！填饱肚子之后，在波浪荡漾的海边，我快乐地开上了X5。虽说这是所有的男人都曾憧憬过的画面，但并不是所有人都能够实现的。之后，我们到达了沙丘。之前只是在电影里或者是巴黎达卡尔汽车拉力赛实录中才能看到的地方，我竟然真的来到了这里，突然一种无法言喻的感动涌上心头。一直到太阳落山之前，我们全部努力在山丘上上下奔驰。虽然有时会被沙子埋没，有时会被沙子覆盖，但是和汽车一起玩得这么尽兴，这还是第一次。

我都不知道这一周是怎么过去的，和在动物园里见不到的动物们一起在草原上奔跑，进入狮子的领域喝香槟，在沙丘上体验漂移，真不知道这次旅

行是真实的，还是只是我的白日梦。纳米比亚多日之旅是宝马每年4—6月、9—10月举办的旅行活动，就算不是宝马车主也可以参加。除了机票钱之外，600万韩元的费用一开始听起来可能会感觉很贵，但是只要亲身体验过一次之后，你就会觉得真的是物超所值。这个活动，很多人都已经参加过两次以上了，由此你就知道它是多么令人满意了。

这个活动的安排能够满足所有喜欢汽车的男人，是每天的刺激强度在逐渐增强的绝妙活动，它给人带来的满足是旅行社没法匹敌的。在大自然中享受的驾驶乐趣、如果不是非洲根本无法期待的与新生命体的邂逅、和世界各地的人们交朋友的快乐……这次旅行将会给你让你体验什么是真正的“豪华”。

从非洲回来之后，我的存款项目又多了一项。在我儿子考取驾照之后，我会带他一起去。这次旅行改变了我的人生价值观，也坚信它将会成为奠定儿子人生观的契机。

AUDI SPORT TEAM JOEST
Audi R10 TDI
Mike Rockenfeller
Alexandre Prémat
P1
Audi Sport
Team Joest
Audi
Audi Tag Service
TDI
P1
1
www.lemanseseries.com
TDI
BOSCH
MAHLE
MICHELIN
MICHELIN

7. 24小时的高潮，勒芒24小时耐力赛

如果你问我最喜欢的明星是谁，我肯定会毫不犹豫地告诉你是史蒂夫•麦奎因。他在我上幼儿园的时候就去世了，所以我并没有见证过他的鼎盛时期，也没有什么与他相关的回忆。让我了解他的也只有几张照片和几个模糊的电影场景。但是就算如此，我还是喜欢他；理由就是他有着和我一样的兴趣。爱汽车和摩托车就像是爱自己一样的男子汉，他不跟别的明星们一样是为了展示自己的品味才喜欢车，而是用发自内心深处的热情来爱这些带轮的交通工具。他的热情和执念，在1971年的“Le Mans”中得到了具体的体现。如果你在欣赏那部类似纪实片的电影作品时不会觉得枯燥，而是有什么奇妙的感情涌上心头的话，那么你也是和麦奎因一样的同一类人。

勒芒24小时耐力赛，只要是对汽车有兴趣的人肯定都有所耳闻，20岁以上的韩国人最起码也应该知道“大宇勒芒”这款车的名字。被称为“King of Cool”的史蒂夫•麦奎因非常热爱这个赛事，当之无愧是赛车界的“King of Cool”。在24小时内不停歇地奔驰，最后行驶里程最多的赛车获胜，规则非常简单明了。就算每部赛车由3名赛手轮流驾驶，一天的平均车速最起码也要达到216公里/小时，这并不是一件简单的事。

当赛事开始的时候，全世界的汽车狂们都会聚集在这个法国的小村庄。从菲亚特Cinquecento到法拉利Enzo等各种各样的汽车也都会像蚂蚁群一样涌上来。参赛者及观赛人的梦想同样也像汽车的数量一样让人眼花缭乱：来勒芒的人中，有来为自己喜欢的品牌加油的，有想来炫耀展示自己的汽车的，有

因为喜欢人多热闹而来的；当然其中也有为看那些像傻瓜一样，为守护自己的梦想，只冲着一个目标埋头奔驰的男人们的奋斗过程而来的。根据主办方统计，有大约26万的人们在这里聚集，这么多的人为了一个共同的爱好而齐聚这里，是不是很令人振奋。

2008年，我为了见证奥迪在勒芒24小时耐力赛中的第八次胜利而来到勒芒。从2000年开始，奥迪可以说在勒芒24小时耐力赛上一枝独秀。2007年，标致开始了猛烈追击，2008年标致的威胁虽然很大，但是勒芒24小时耐力赛的主角还是奥迪。奥迪实现了法拉利、宾利、奔驰都没能实现的第八次胜利，为了向更多的人分享这份喜悦，奥迪特意为顾客们精心准备了相关活动。来自韩国的多名奥迪车主和明星共同参加了这次活动。

用柴油发动机参赛，这在以前是无法想象的事情。因为它质量大，结构复杂，不能实现高转速。可是，参加勒芒赛事的奥迪TDL不仅实现了高转速，还爆发出了是汽油机几倍多的澎湃动力和速度。这种速度让它从一出发开始就和别的竞争者拉开了距离。2008年，标致和奥迪一样，使用了自己引以为傲的柴油机HDi参加了勒芒赛事。这其实就相当于是两个制造商之间的竞争。同样推出了三辆赛车的两个制造商，占据了第一到第六的排名，并展开了剧烈的竞争；别的车很快就被甩了一圈。神奇的是柴油机竟然非常安静。众所周知，柴油机因为振动和噪声而较大而不如汽油机受欢迎，但随着柴油机技术的发展，它竟然能比汽油机更安静。我虽然听说过，但是没想到赛事中柴油机和汽油机的噪声差异竟然出乎意料得大。使用汽油机的赛车伴随着感觉要震破耳膜的怪声呼啸而去；而柴油机赛车在经过时只留下了低沉的排气音，甚至不注意都不知道它们已经过去了。在弯道前减速又重新加速时，甚至给人一种在看无声电影的错觉。

我们不可能一点不漏地观看长达24小时的赛事，所以我们一行离开了奥迪的VIP休息室，决定去吃点东西。出了休息室，我们就看到了贴着大大的奥迪TDI标志的A8 6.0 W12。在勒芒赛场到处都有奥迪提供的各种便利设施，以及运送奥迪顾客而往返于酒店的接送服务。阿斯顿·马丁和法拉利都只是在租赁的巴士上贴上它们的标志用来做接送车。而等待我们的竟然是奥迪A8，

勒芒最有趣的风景之一就是陈列在赛场周边的古典车和超级跑车。在这里你能看到比汽车展种类更多、更特别的车。

这些古典车的队列也非常吸人眼球。比赛开始前，古典车在赛场游行的场景让人不自觉地鼻头发酸。

还是安装了6升W型12气缸发动机的A8。穿着绿色T恤、坐在破旧租用车上的阿斯顿·马丁加油团，用非常羡慕的眼神，看着埋入A8白色真皮座椅中的我们。其中一个人一边用生硬的英国腔英语说“Cool”，一边还竖起了大拇指；但是我装作没看见，直接关上了窗户。参加被称为“King of Cool”的明星喜爱的“King of Cool”赛事，坐着“King of Cool”的车看风景的心情真是太美了。

勒芒为什么一定要24小时呢，F1赛事，用时那么短，不也得到了全世界的热烈响应？对此你肯定有疑问。我的答案是，因为这不是赛事，而是庆典。就像我们在和女友约会时，为了想要跟她在一起多待一个小时而要求她外宿一样；那些喜欢汽车的人们想用更多的时间来享受汽车比赛，想要享受更多共同相处的时间，所以才需要24个小时。至于对汽车速度和耐力的检验，只是次要目的。所以我们可以称勒芒24小时耐力赛是与“汽车运动的激情”之间的外宿。开着住宿车，和家人们一起吃烤肉；或者把它当成是旅行来勒芒感受这里氛围的人也非常多。这也造福了我们，让我们不管走到哪里都有风景可看。法拉利车主们把红色、黄色的法拉利排在一起，享受人们的注目。我们还看到了整个用炭黑装饰的科尼赛克，科尼赛克的车主看起来像是瑞士贵族，身边还有好几名随行人员。同样也是超级跑车，但是却被认为比法拉利和保时捷低一个档次的Corvette，也在这里高调亮相，展示自己的魅力；Corvette在勒芒GT1赛组中经常独占鳌头（勒芒有四个赛组，GT1是其中第三个）。Corvette的忠实车主们在看到我们的A8过来时，一边看一边让出了空间。在勒芒赛场，穿着奥迪夹克并能够享受TDi接送服务，就和跟在艾尔·卡彭身后、走在墨西哥胡同里的行为一样，意味着就是这里的主人。

我们看着像射出的箭一样疾驰的赛车们，喝着葡萄酒，在赛场附近的草地上戴着耳机打开了音乐。夏天的欧洲晚上9点左右的天空最美，就像是用蓝色荧光笔描画出来的湛蓝天空下，奥迪和标致的争夺还在上演。其实标致看起来好像已经稳操胜券，因为速度的差别很明显。但标致速度快的同时，却经常进维修区；奥迪看来油耗比标致理想，进维修区的次数明显要少，可是它的速度却与标致有着肉眼可见的差别。现在距比赛开始已经过去9个小时，虽然已经过了午夜，但是赛程还剩下一大半。我在挑选了爱马仕勒芒限量领

最近几年，奥迪的赛车用压倒性的实力保持了冠军位置。到2012年为止，它保持了11次的冠军纪录。我们很期待它能打破保时捷的16胜纪录。保时捷宣布会在2014年高调回归勒芒，这将会让赛事更值得期待。

带作为纪念品之后，就回到酒店睡觉了。虽然我觉得扔下紧盯着路面以时速300公里/小时疾驰的男子汉们去睡觉稍微有点愧疚，可是想要在这个赛场每分每秒都保持兴奋状态的话，显然十条命也不够用。

早晨睡了个懒觉起床之后，发现外面的风景除了从昨天晚上开始下的雨之外，没有任何变化。赛场上的人还是密密麻麻，赛车发动机的声音远远地就可以听到。但是这场雨打破了之前的排名顺序，牺牲了耐久性和续驶距离，转而追求速度曾经甩了奥迪队一大段距离的标致队，在雨中却没法继续发挥自己想要的速度；力图以匀速和耐久性决胜负的奥迪压制了标致，成为了第一名。但是他们之间拉开的距离也没有到一圈。跑了20个小时，拉开的距离竟然还不到一圈？！如果我一直专注看比赛的话，估计会昏过去。奥迪展台前聚集了比赛事刚开始时更多的人，他们都在关注屏幕。随着2008年6月15日下午3点的临近，气氛到达了最高潮。奥迪R10 TDI还是保持在第一名的位置，一直到3点整比赛结束时，都稳稳地保住了这个位置。从勒芒赛场入口离开的时候，我听到奥迪获得了第76届勒芒24小时耐力赛冠军的公开消息。我虽然很想留在这里继续感受这种激情，但是地球另一边的牵挂让我不得不尽快回归自己的日常生活。本地的朋友们肯定会通宵达旦地一边演奏音乐一边庆祝，将这份激情延续得更久。因为这份遗憾，在前往戴高乐机场的大巴上，我故意去睡觉了。

8. 用心感受的F1

我虽然看过不少海外赛事，但看F1还是第一次。我从小时候起就非常憧憬的F1竟然要在韩国举办了，真是让人没法不感激。赛事举办不举办、赛场完成没完成、住宿设施够不够等，之前一直在不断争论这些问题的人们其实根本不懂F1的举办系统和规则。这个全世界最贵族、最酷的F1并不怎么关心媒体舆论，他们只要决定了，那么就会做，能够举办赛事就意味着F1认可了所有部门的质量。虽然跑道的最终认可时间相对比较晚，但既然已经批准了，那么就让我放下了所有的担心，剩下的就是尽情享受了。

凌晨5点从首尔出发，一路上走走停停，大约花了4个多小时到达了灵岩。因为有的道路还在施工，所以在导航仪上还没有显示去赛场的路。新建赛场的比赛是韩国历史上第一次F1现场比赛。韩国人对这场赛事的兴奋激动和享受程度，决定了我将来能否把今天这个令人振奋的赛事跟孙子炫耀。

停车场还是泥路，也还没有准备相应的指示牌，看来工程还没有竣工。没有指示牌问着去就行，车脏了拿去洗的时候跟他说会再多给他一万就好。哪怕没有厕所，让我带尿布也没关系，F1赛事的举办已经让我心满意足了。

带着心动进入赛场内部，迎接我的是锐利的发动机声音。转速将近20000转/分钟的发动机声，在刺激耳膜的同时，也让我的心跳加速。全世界最快的活塞运动打造出来的娇媚声音，让人没法不兴奋；我赶快停好车跑进了赛场。

我的票是Paddock Pass，是最贵的那种。从周五一直可以使用到周末的

能够在韩国看到F1是令人心情非常激动的体验。但每年的赛事是否存续成为了热门话题，估计只要F1在韩国举办，那么这个话题就会是一直持续的焦点。

Paddock Pass价格大约在500万韩元左右（世界各地价格相似）。Paddock俱乐部是为大部分的赞助商、相关人员和VIP提供的空间。用赛马的情况来说明的话，就是马主们享受赛事的地方。这里也是赞助商公司之间进行商务往来和赞助公司邀请VIP进行密谈的地方。主建筑的一层是各个参赛队管理赛车的维修区，第二层是Paddock。和观览席不同的Paddock俱乐部是室内的，贵宾可以坐在圆桌前，吃着来自意大利专属厨师精心烹饪的美食，品着香槟，观看竞赛。走到窗边往下看，就能看到维修区技师们更换轮胎的样子。坐在我身边的是来自法国的酒类公司和时尚品牌的会长，还有F1最大投资商马来西亚石油公司的职员们，他们在互相交换关于明年F1赛事的构想。富有的人可以在完美的状况下享受，而那些普通大众就只能在座椅未完全竣工的状态下一脸苦相地观赛了。

F1就是完全的资本主义模式，所以所有的东西都跟钱有关。钱给得多的赞助商就能够得到更好的位置，钱给得多的赞助商顺序最优先，钱给得多的赞助商的意见也会被优先参考……这样的形式。当然给购买昂贵门票的人们提供更多的便利也是理所当然的，在这里吆喝“反对贫富差距”是不现实的。F1在中国也是这样的体系，作为全世界三大体育运动之一，这样的运作模式很正常。

Paddock俱乐部内部配备有大屏幕，但如果想要更直观生动地享受赛事，楼顶是最好的选择。从最终弯道、直线通道到一号弯道，全部的黄金区域都一目了然。F1赛车比我们想象得要更快，难以用肉眼追踪；声音也是非常刺耳，不捂住耳朵没法听。决赛那天一整天都下雨，新铺的路面不排水，Paddock俱乐部楼顶也是一样。尽管如此我还是没法放弃离一号弯道最近的黄金宝地，所以只能牺牲我珍惜的Sneakers鞋。雨水几乎淹过脚面，但看着用最高速疾驰的赛车转过第一个弯道后继续“飞”出去的场面，让我的心情非常畅快。

最高速和急制动的同时操作，肋下在感受到超过重力几倍的力量时转弯，这是我成年之后最喜欢的运动之一。看着全世界最娴熟的F1驾驶者们完美漂移的样子，就像是在做梦。不是在铃鹿，也不是在上海，而是能够在韩

国灵岩看到这个的事实。

为汽车新闻人特别提供的价值500万韩元的Paddock Pass门票并不包括住宿，我在熟人的介绍下住进了MuYin旅馆。每年骑摩托车环游韩国时，都有这个感觉，那就是韩国的旅馆文化真的是旅客最好的基础设施。看完F1比赛之后，能够让你在自己的房间洗个舒服的热水澡，并不是所有地方都能做到的，就算是在全世界也不多。更何况才3万韩元？这样的乐园是全世界独一无二的。

有些人一直在指责说怎么能让外国人士和记者们住在“Love Hotel”，他们一直在强调“国格”；但是我认为，在“Love Hotel”里建立什么关系才是最重要的，建筑本身并不会降低格调。那些人从未见过外国赛场才会这样说。去看勒芒24小时耐力赛，我都见过直接躺在地上睡觉的人；因为附近根本没有酒店，除了搭帐篷外没有别的办法。勒芒附近唯一一家酒店是“奥迪酒店”，这也是奥迪专为赛事搭建的临时住所。在宽阔的临时建筑里用分隔板来建造房间，当然是露天的，每个人可以使用的空间比考试院还要小，洗手间和浴室是公用的，这都已经算是非常奢侈的了。外国人在韩国只会惊呼怎么会有这么多的“Love Hotel”，根本不会因为要在那里睡觉而觉得丢人。在远离市内的赛场周边，建筑能够收容数万名旅客的酒店是不可能的事情，所以以后韩国特有的旅馆村将会更好地发挥它优秀基础建筑的功效。

撕心裂肺地为舒马赫所在的梅赛德斯GP车队摇旗呐喊的我，在看到法拉利队之后却觉得愤慨，因为我不喜欢像法拉利或者红牛那么有人气的队。在我看着像疯了一样欢呼的法拉利队员们时，收到了非常羡慕我的朋友从首尔发来的短信：比赛结束后，为了正常播放电视节目，所以停止了F1赛事直播，连F1的香槟庆祝会也省略了。

我坐在梅赛德斯GP车队Paddock俱乐部时，旁边的法拉利车队Paddock俱乐部传来的欢呼声一直在持续，法拉利车队员工举着阿隆索的奖杯走进Paddock俱乐部之后欢呼声更大了；法拉利车队Paddock俱乐部里的人们可以说是全世界法拉利迷们的骨灰级代表选手。F1迷和别的运动迷们不同的是，

（上图）F1赛事中不看开始和结局的行为，就跟看足球比赛时不看场景只盯着足球看没什么两样。主看台也是一个看开始和结局的好地方，是除了VIP房间之外最好的地方。

（下图） Paddock俱乐部就是一个全世界大企业之间进行商务洽谈和谈论F1赛事的地方。Paddock俱乐部是室内的，可以坐在圆桌前，吃着来自意大利专业厨师精心烹饪的美食，品着香槟，观看竞赛。

不会因为眼红而往旁边扔香槟瓶。我支持的舒马赫不久前还曾经是法拉利的第一选手。看来F1确实是大人们的运动。

从位于最里面的Paddock停车场出来就花了大约1.5小时。即便如此，因为这是我人生中印象最深刻的体验之一，所以结束后我也不会觉得枯燥。10月里天很快就会变黑，抬头看天空时突然想起了一个以前被问过的问题：

“F1为什么这么有人气？”

我当时很详细地给他做出了说明，但是最后他还是一副不得其解的样子。他说，“全世界最快的汽车”们在奔驰，这有什么好稀奇的？

全世界最热门的体育运动为什么在韩国得不到响应呢？这反而是我最想问的问题。我已经从现在开始就在期待明年的10月了！

第五部

快乐潇洒地，与车同行

仅仅把汽车当成“移动工具”的想法，
从某种程度上来说是你对生活的一种怠慢。
现代人与汽车在一起的时间越来越长，
对他们来说，汽车已经不是单纯的移动工具，
而是像衣服和家一样，能够体现人们的生活方式。
让所有人都更快乐、更潇洒地，
实现自己独特汽车的生活！

1. 汽车驾驶，最起码要做好这个

驾照可以说是韩国最轻易可以拿到的证件之一。跟别的领域的资格证难度相比，简直不值一提。这么说的理由在于，从韩国道路上的情景我们就可以看出，随便一个“小猫小狗”都可以拿到驾照。更严重的问题是，正在看本书的你很有可能也是那些“小猫小狗”中的一员。“我，怎么可能？”你肯定会这么想，那么我们下面就来确认一下，看你是不是根本不知道基本的驾驶方法。

我坚信所有人都会打火，系安全带也是大家都知道的事实。那么再往下呢？是要再一次确认车内后视镜和车外后视镜。每天人的身体状态和坐的姿势都会稍微有所不同；告诉你，就连你每天坐着时的身高都会有所不同。你可能会不信；但是你肯定已经感觉到了每天在后视镜中看到的视野经常会有所不同。你可能会认为有人碰了你的后视镜，但其实犯人就是你的身体。所以首先要确认后视镜，不是选择而是必须。

接下来就要养成开前照灯的习惯。汽车如果有自动模式，那么你只要打开到那个位置就可以了。在进入黑暗的地方时，它就会自动地开启前照灯。但一定要关闭雾灯开关。你去首尔道路上看看，就会发现开着雾灯驾驶的人占了50%以上。甚至其中还有关着前照灯只开着雾灯的人。“雾灯”，顾名思义就是在有雾的时候开的灯，它的亮度虽然比前照灯要亮，但是照程却不远；简单点说就是会晃眼。雾灯的功能是在起雾时，告诉别的车辆你现在的位置；但在没有雾的时候，就会让对面来车感到非常晃眼，没法准确判断

自己的位置。黑黑的夜晚，在不开前照灯、只开雾灯的情况下变换车道的行为，无疑等同于自杀。当然如果被警察看到，肯定会被开罚单。有时候问出租车驾驶员为什么不开前照灯的原因时，他们有的回答是开前照灯会消耗蓄电池电量。我可以很明确地说，驾驶时开前照灯根本不会消耗电量或者增加油耗！

如果你开的是索兰托或者圣达菲，可能读到这里心里会一震。如果你有这种反应，那么你肯定是每天开着后保险杠反射板上的后雾灯行驶的那类人。索兰托、圣达菲和柯兰多等车型为了便于欧洲出口，会在后保险杠上留下安装后雾灯的位置。而韩国配置中则是用反射板代替雾灯。最近在那个位置上安装欧洲式后雾灯好像已经成为了流行，在大街上随处可见。你花了钱安了灯，想要开着炫耀一下的心情，我也可以理解；但是本来就比较高的车体，再开着雾灯，这种做法就相当于对着后面驾驶人的眼睛开了探照灯。就算是在后方安装后雾灯的做法合法的欧洲，在没起雾时也没人会开雾灯；如果真的有人那么做的话，那么肯定会受到后方的远光灯洗礼（当然开远光灯也是被管制的对象）。

在韩国还有一条很多人不去遵守的，那就是车道。从中央线开始依次是1车道、2车道……离中央线越近越是高速车道，离得越远就是低速行驶的车辆行驶的车道，这在全世界是通用的法则。在有两条车道以上的道路上，1车道是超车车道，在别的车道上超1车道上的车，是违法行为。速度越快的车就越接近中央线，这不是很简单明了的法则吗？！但是在韩国，这么简单又世界通行的法则，不管是在一般的道路上还是在高速公路上，都没人遵守。高速公路上，我们可以看到很多占着1车道行驶的车（在利用1车道超车之后要回到2车道行驶，持续在1车道上行驶是违法的）。其中有贴着深色车膜的黑色大型轿车、坐满观光客阿姨的大巴、还有挤得满满的0.8升小型车，占道的车辆真是多种多样。就算打开左转向灯甚至是闪远光灯，他们也绝对不会给你让道。他们会振振有理，我们按照规定的速度行驶，你怎么这么多事啊。他们根本不关心在超车车道行驶是不是违法的问题，反正他们只会按照他们想做的去做。在没有速度限制的Autobahn（德国的高速公路）上，1车道不管什

在不限速的Autobahn上，超车之后一定会回到行驶车道，在超车途中，如果后面的车看起来速度更快，就应无条件先给后车让道。Autobahn得以存在的理由就在于“快车优先”的原则，和明确遵守车道的意识。

么时候总是空着的。在超完车之后一定会回到行驶车道，在超车途中，如果后面的车看起来速度更快的话，就无条件先给后面的让道。Autobahn得以存在的理由就在于“快车优先”的原则，和明确遵守车道的意识。

不久前我看到一篇新闻，说要建造韩国型Autobahn，真是捧腹大笑。说是要建造16车道，非常宽广的道路，我真为提出这个计划的公务员感到寒心。韩国的高速公路，没法成为Autobahn的原因根本不在于道路的宽窄。其实德国的Autobahn大部分都是4车道，比京釜高速公路还要窄。就算如此，他们一样能够实现不限速的原因，在于他们能够严格遵守车道原则行驶，并持续观察后视镜掌握当下情况，白天也开前照灯宣告自己的位置等，他们养成了良好的驾驶习惯。就当前韩国人不管是直行还是变换车道时，都不看后视镜的驾驶习惯来看，想要实现不限速的Autobahn还是很遥远的事情。

驾驶其实需要的不是什么了不起的技术，在几乎被改造成电子娱乐机械的室内汽车驾照考试场里，可以很轻易地学到驾驶方法。但是其实在驾照培训场所里，真正要教的不是机械的操作方法，而是在车辆众多、时速100公里/小时的道路上行驶时，怎样进行相互沟通和交流、安全驾驶的方法。考试变更车道项目时不看后视镜的人们，不应该只是减10分，根本就不应该颁发驾驶证。因为这样的小失误，正是每天造成数百、数千起交通事故的元凶。

2. 经济性驾驶

提起“经济驾驶”，你可能会觉得非常没有意思，并觉得腻烦，我也是这样。我觉得比起被挤在紧巴巴堵塞在一起的车辆中时的那种烦躁；我宁肯多花点儿油费，使劲踩着加速踏板，尽快到达目的地，我认为这样反而对精神健康有好处。

我在市内驾驶的时候也经常把加速踏板踩到底，就像骑摩托车一样，尽快加速，让我的车远远跑在前面；我不喜欢被夹在长长的车队中，不害怕耗费冤枉油，只要能够在更快的时间内到达，我认为这就是所得。

但是宝马驾驶员培训中心的教官曾经说过，踩多少加速踏板、提多少速其实并不能缩减在一般道路上到达目的地的时间。他说，比起提速，“不减速”其实是更有效的方法。换句话说，就是就当你的车上不存在制动那样行驶。

想想看，如果没有制动的话，那么就不会过分地深踩加速踏板。不用别人说，你也会把视线放得更远，仔细观察周围的情况。在预测道路情况的同时，做好应对突发事件的准备。看到前面的车停下之后，就会松开加速踏板，让车靠着惯性前进，这样也会减少油耗。只是减少踩制动的这一行动，你的油耗就会以肉眼可见的速度降下来。

如果我们使劲踩加速踏板，在快速提高速度的同时踩制动踏板的频率也会提高，甚至要更加使劲地踩制动踏板才行，那么之前的加速就会变成毫无

意义的无用功。

令人惊奇的事实是，减少踩制动踏板的次数，平均速度会大大上升。在慕尼黑郊区经过40公里的道路测试之后的结果，平均时速甚至提高了大约10公里。比起高低起伏明显的曲线，平缓曲线的平均值要更高，汽车也是相同的道理。

但是，我们想说的并不是不让你加速，而是想要你记住，同时满足经济驾驶和强劲感才是最好的。跑得太慢的话，油耗反而会大大增加，不仅仅会影响交通流动，还是很危险的行为。

那么想要做到节约油耗又高效的驾驶，应该怎么踩加速踏板呢？不要一脚把加速踏板踩到底这是大家都知道的事实，但是很多人不知道应该怎么踩加速踏板。那么是尽可能地放松力道，以要踩不踩的力度踩吗？还是根据转速上升的速度，慢慢地给加速踏板施加力呢？

根据宝马培训中心的教导，最省油的踩加速踏板的方法是，一次踩下80%，然后等待转速上升。深踩加速踏板反而有利于油耗的说法令人多少有点意外。但是也并不是让你在所有时候、所有情况下都这么踩加速踏板。就像前面所说的，不要经常踩制动踏板，这才是最重要的。

如果看到前面的车在路口等红灯，那么可以早早地把车挂到空档滑行；在下坡路时也可以考虑空档；而且在踩加速踏板或者踩制动踏板都不合适的情况下，也可以用空档。自动档车虽然也可以松开加速踏板靠着惯性前进，但是这时还是会有稍许的油耗。

在路口等红灯的时候，不要犹豫地挂到空档上吧。虽然自动档车有经常变速会缩短变速器寿命的说法，但是宝马的教官曾经回答说：“最起码宝马没有这样的担心。”（如果你的车是比较旧的车的话，那么放在D位上可能会是不错的选择）应该注意的一点就是，在挂空档的时候不要过度或急剧转动方向盘。因为这时候轮胎没有任何牵引力，很容易打滑。如果你想要成为一个考虑费用和环境的睿智驾驶者，那么就要会做出聪明的选择。

对于手动档汽车，其实没有必要一定要按照1-2-3-4-5的顺序逐一加档，

宝马的“Efficient Dynamics”口号中宣称，经济驾驶并不意味着只是单纯的“慢”。他们的技术能力和诀窍充分地证明了动力强劲和经济性并存的可能性。以油耗节省能力丝毫不逊于混合动力汽车而引以为傲的“320d Efficient Dynamics”证明了自动档车的油耗也能低于手动档或者CVT。2013年，超级跑车i8开始量产。

直接1-3-5也没关系，1-2-3-5也可以。最重要的是尽可能多地用最高档行驶，因为最高档最省油。不要让转速一下子升太高，要用最高档平缓地行驶。自动档车可以使用加速踏板来调节变速时机，如果你不想这么麻烦，可以直接使用手动功能。支持手自一体的自动档，使用“+”“-”手动调节进行操作就可以，尽可能地使用高档行驶就行了。如果是只有P-R-N-D和低速档的自动档车的话，那么只能选择减少制动次数的方法了。建议以后再挑选车辆的时候，尽可能地挑选更男性化的车。

还有就是要多利用柴油发动机。韩国的“国民车”是2升的汽油车，以前虽然1.5升卖得最好，现在2升的已经成为了主流。但2升车的油耗真不是闹着玩的。可能那些汽车发烧友们认为车不仅是移动工具，也是自己的爱好，所以就算多花些油费也没关系。可如果每个月都要多支出几十万油费的话，还怎么攒钱买自己的“梦幻之车”？！

那么2升车的性能跟它的排量相符吗，答案是否定的。在不能满足运动性能的同时，还要花费大量的油费。其实想要真正体会加速性能最起码得要3升才能实现，所以2升只会让人整天担心油费。要交的税和保险还会一起上涨，这对上班族来说不是一个好的选择。

当然，也有解决方法，那就是柴油发动机。很多人还是认为柴油是货车用的燃油，但是在最喜欢运动性能的欧洲，一半以上的汽车都是柴油发动机。通过这一事实，希望能够打破人们对柴油发动机的偏见。2升的柴油发动机比3升的汽油发动机转矩更大，低转速也很有力，所以会让驾驶变得更简单和便利。在超车时，其速度也是汽油发动机车望尘莫及的；而且在高速运转时，比汽油发动机的噪声更低，反而更安静；同时油耗仅仅是汽油价格的一半。如果说缺点的话，那就是在停下的时候会发出像货车一样的声音，但是汽车跟停着的时间相比，行驶的时间要更长。如果说因为停车时的噪声而讨厌柴油发动机的话，那么就跟因为自己没有歌唱能力而讨厌少女时代（韩国一个音乐组合）的理由一样，是脱离本质的偏见。

3. 磨合汽车要像对待女朋友一样

“怎样磨合汽车？”这是我经常被问到的问题。不管我怎么详细明了地回答这个问题，都会遭到反驳。甚至有些自称汽车专家的人将那些与真正的磨合方法背道而驰、狠狠伤害汽车的方法作为“磨合汽车的方法”，向大众侃侃而谈。

当然，就算我在本书中介绍了磨合汽车的正确方法，问这个问题的人也不会从此消失。很可能会有人（或者想要这么做的人）为了反驳书中的内容，给出版社打电话，抗议要求告知作者的联系方式。所以在本书中会最大限度地利用客观、有权威的资料作为依据来说明。

那就是“汽车使用说明书”，这是买车的时候一定会随车配备的东西。不管是进口车还是国产车，是小型车还是跑车，只要是购买带发动机的搭乘工具，那么就一定会有说明书。因为这是法律规定的，所以就算是一年销量仅有一两辆的英国产跑车，也能够找到使用说明书。虽然汽车是在全世界几十个不同的国家生产的，但是其构造大同小异，其中99%都安装四冲程发动机，所以磨合方法也大多相同。在这里，为了让读者更好地理解，我将说明书内容用简单易懂的方式进行说明。

首先要把你想要磨合好、可以长长久久供你驱使的 “爱车”拟人化成为你的“爱人”。仔细观察她的所有情况，并进行理解。然后让我们回到想要与她一起长久生活的那个时节，即回到初遇的那天。

一般初次见面的时候我们最先互通姓名，然后询问对方家庭情况，喜欢的食物、爱好或者特长之类的。然后一边喝着咖啡，一边会偷偷通过她的一举一动来努力了解她是一个什么样的女人。汽车也是一样的。座椅能调节到什么程度、方向盘能不能上下远近地调节、空调按钮在哪里、加油口在哪边、打开行李箱的按钮在哪里等，仔细观察这些以后，将内后视镜和两侧外后视镜调整到适合自己的角度，这些都是磨合的一部分。磨合换句话说就是“熟悉”。熟悉我们的新车——这就是磨合的过程之一。

打火之后，就像小心翼翼地询问你的恋人是要去哪里，还是继续在这里分享对话这个问题时的态度一样，最大限度地小心挂档出发。

如果是恋爱高手，就会知道在初次见面时，邀请对方去看电影是多么愚蠢的选择。因为在两个人还需要加深对对方了解的时候，你面对的不是对方的脸，而是在电影院里那个不知道后续剧情怎么发展的电影画面。而且最糟糕的是，两个人要在两个小时内维持同一个坐姿。在两个人见面之前，你也是，女人也是，肯定经过精心打扮。紧绷的衣服，浓厚的妆容，维持这种状态坐上两个小时并不是一件容易的事情。那么开新车上高速定速行驶的行为，就跟初次见面去看电影的行为一样不智。刚从工厂里出来，就被要求用同样的速度持续奔驰的汽车，就跟穿着紧身连衣裙高跟鞋，但得要和初次见面的男人去看喜剧电影的女人一样。换个例子来说的话，就像是一直不停反复重复自己说过的话的老师的行为一样。这种类型的老师，他们会误以为自己那个已经讲过几十遍的笑话，会让学生们感到非常有趣并会给他们提供帮助。那些在高速公路上磨合自己新车的驾驶者们，他们同样会误以为自己的行为会让自己的车在以后10年的行驶中如虎添翼，更加顺畅。一直到现在在汽车论坛上还经常可以看到名为“我去高速公路上驯服新车回来了！”，或者“我帮你一下子磨合到位！”的帖子。

磨合的定义是帮助在工厂里生产的汽车各个零部件达到最好的咬合状态。在超精密加工机床上制作的最新汽车的活塞和气缸壁研磨得非常好，状态就像是镜子一样。所以也因此有人说现在的汽车不需要磨合，但就我所确认的信息来说，还没有任何一个汽车的说明书说不需要磨合的。不管是国产

如果你的车在经过之后会留下这样的痕迹，那么这就是磨合失败的象征。在汽车磨合期一定要避免的就是急加速和急制动，还有就是在发动机达到正常温度之前转速过高。

小型车还是法拉利，所有的说明书中都表明了在一定的行驶距离内，转速一定要保持在一半以下。而这个磨合距离，根据车的不同而不同，但一般都是在2000～5000公里之间。在1000公里以下是2000转/分，在2000公里以下是2500转/分，在3000公里以下是3000转/分（柴油发动机的话还要更低）。而且这里还有一个前提条件，那就是谨慎定速行驶，这也是不要在高速上行驶的理由。简单点说，就是不要维持在一定的转速上行驶的意思。在高速行驶时，一般都是以80～120公里/小时匀速行驶，这样的话就相当于让你的车在固定的转速上行驶。

“一档时最高2000转/分钟，然后挂二档，转速到2000转/分钟时换三档，再到2000转/分钟时挂四档……减速的时候以相反的顺序逐一减档”，这就是磨合期行驶的定式，这在高速公路上是绝对不可能的。

慢慢提升转速也和恋爱是一样的道理。大部分正常的恋人都是经历见面、牵手、挽胳膊、靠肩膀、亲吻、抚摸最后才是心灵结合。省略中间的过程直接上床的情况虽然也有，他们中也不是没有一直白头偕老的人，但是过热的爱情很快就会冷却。车一出厂就拉到高速上进行最高速巡航，也有可能什么问题都不会发生。但是这就跟与你第一次见面就同意跟你上床的女人一样，她成为你一生挚爱的可能性很低。

再次简单整理的话，磨合在拥挤的市内道路上，一直反复走走停停的过程是最好的。想要按照说明书上写的磨合方法实行的话，那么也只能这么做。

有可能你的车已经在高速公路上完成了磨合，而且可能你也曾经大肆宣扬过这种方法。但是请你不要为了把你的行为合理化，而狡辩本书“只是作者的想法”。本书中介绍的方法是以说明书为依据，是在过去的十几年里，试驾过数百台新车而总结出来的明确结论（新车发动机其实比你想象得更容易出故障）。

最后，想要强调的是，磨合并不是终结。就像与女人之间建立良好的关系之后，决定交往或者举行婚礼的行为并不意味着终结的意思一样。在初

次相遇时，有必须要注意的事项；而在交往的过程中又有不能无视的各种条件；甚至结婚后还会有很多更加应该小心警惕的东西；就连孩子结婚后，只剩下两个老伴相依为命的时候，同样也有你需要花费精力去注意的事情。所以不是在说明书指定的里程内结束磨合之后，就可以肆意妄为地开车。汽车必须得满足发动机的预热状态、机油的黏度、轮胎的气压等各种条件，才能达到最好的性能。并不是只是每天叫着自家爱车的昵称、天天洗车就是真正爱惜它，还得要时刻关注汽车的状态，并即时把握当时的情况，这才是最重要的。

4. 机油价格和更换周期不成正比

使用不好的机油真的会让车子报废吗？好的机油真的会让车更快吗？那些主张“不看看车价值多少，机油怎么能随随便便不经心呢？”的石油公司的建议真的能够相信吗？石油公司为了让广大消费者使用价格更贵的机油，夜以继日地做广告；4S店职员每次见面的时候都会说又到了该换机油的时候了，千方百计地想要打开你的钱包。如果按照他们的建议全部换新的，那么可能过不了多久，这些消耗品的费用会直逼买车的价格。

机油、冷却液、各种过滤器等消耗品，是必须定期更换的东西。但是每次去4S店更换东西的时候，心情却都不怎么愉快的理由在于：连汽车说明书都没仔细看过的消费者的无知，和想要让消费者在更短的周期内更换零配件挣得更多利润的4S店的贪心。如果你是一个不耐烦一直关注消耗品更换周期或者是不在乎消耗品花费的有钱人，那么只要按照他们的建议更换就可以了。因为消耗品换得越勤，对车越有好处。

最具代表性的消耗品当属机油，大部分汽车制造商都指定了要在每行驶1万公里的时候更换一次机油。虽然不按照说明书制定的周期更换机油也不会让车报废，但是如果你大部分时间都在城市内行驶的话，那么行驶1万公里之后不更换机油是一个不明智的选择。因为在市内行驶时一直是走走停停，过热的机油成分分化会更快。在市内行驶的车辆，就算只行驶5000公里，机油也会变得很脏，黏度也会变得很低。如果你是一个真正爱车的人，那么比起在车周加上闪闪发光的霓虹灯装饰，多换一次机油则是更好的选择。

以“不看看车价值多少钱！”为代表的百分百合成机油在广告中曾宣称，使用合成机油的换油周期更长，不得不说，这是错误的。那些认为合成机油价格贵、可使用时间肯定会随之延长的人们，其实还不如用便宜的机油、进行频繁更换来的效果更好。百分百合成机油好的理由不在于它的换油周期更长，而是润滑更好，清净性强让发动机起动更顺畅，是其本身的机油品质更好；但是它的寿命和矿物油完全一样。看到有很多人认为使用了昂贵的机油就期待可以使用很长时间，这种行为和透支信用卡买了一个名牌包，但是一年365天天天只使用它的行为是没有任何区别的。

某个石油公司在广告中建议2升以上的车子使用合成机油，但是实际上合成机油对于低排气量的车子来说更有用。合成机油能够大幅度提高高转速运转时的润滑功能，在高温下成分分化的速度比一般矿物油要慢很多。排气量低的车子因为会经常高转速运转，所以能够最大限度地发挥合成机油的优点。如果你给你的小型车加入合成机油的话，就会惊奇地感受到更顺畅、更轻快的加速。

如果你开的是进口车，那么就更有必要好好了解一下消耗品。德国车以性能好闻名全世界，其原因之一就在于它的消耗品。德国汽车制造商们跟别的国家制造商不同，他们把更多的零部件定位为消耗品。特别是德国车在定期更换机油之前，要对机油进行补充，因为机油会出现消耗问题。“又不是20年前的国产车，怎么还烧机油啊？这也太不像话了！”在你激动之前，我们最好先来了解一下德国产发动机的特征。德国产发动机将机油充分填充到活塞和气缸之间，让润滑更顺畅。想要在活塞和气缸之间精密均匀地打造一个机油通道并不是一件容易的事情。只有靠精密的加工技术和品质管理才能够实现。如果实在接受不了烧机油这一点，那么你可以选择日本车或者国产车。比欧洲汽车制造商起步晚的日本车为了强化自己定位的“免维护”，即不需要维修的社会形象，将机油消耗控制在了最低范围内；韩国也同样继承了这一思想。在就算稍微花点钱，也要将其维持在最好状态的德国制造商的思维模式下，不光机油，连悬架也同样被作为了消耗品。尽管金钱方面会有所耗费，但是能够一直将自己的爱车保持在新车时的巅峰状态，这是其最大

有关机油的争论一直没有停止。我现在使用的是梅赛德斯GP在用的Petronas机油，更换周期也比说明书规定的要短。原因是哪怕多花点钱，更想省心。当然，让人最省心的办法是按照说明书规定的去做。

的优点。

不久前换上了百分百合成机油，认为不用再为消耗品担心的你，轮胎是什么时候换的？我有一个朋友曾经在我面前炫耀“我的轮胎都用了五年了，现在凹槽还是完好无损”，结果被我在后脑勺来了一下。他竟然是韩国国内最大汽车公司的营业员，由此可见韩国人对于轮胎是多么的漠不关心。汽车轮胎在跑够4万公里或者使用年限超过4年以后就要进行更换。超过使用寿命轮胎的内部橡胶成分全部都酸化，其密封隔绝能力大大减退。就算是有弹性、软软的橡胶在经历漫长时间洗礼之后也会变得僵硬，所以在超过其使用寿命之后也不会再磨损。现在使用了5年，看起来还是完好无损的轮胎就算再过5年还是不会磨损。但是你凑近仔细看就会发现，轮胎有很多细微的轮胎，表面也变得很粗糙。下雨或者下雪的时候，会因为瞬间的打滑，而使得全家人面临危险。

此外注意的消耗品还有很多，给汽车发动机和室内带来新鲜空气的空气过滤器和空调过滤器，传动发动机动力的各种传动带，给我们照亮视野并告知我们存在位置的前照灯和转向灯、制动灯等，这些没有一个是不重要的。甚至可以说这些消耗品比安全气囊和ABS更能保障我们的生命安全。可是我们的街道上经常可以看到制动灯不亮的车，或者冒着黑烟停在路肩上的车。那些不使用正规玻璃清洗液，反而因为得到了加油站免费、物质不明的蓝色“液”而沾沾自喜的人们，他们能不能理直气壮地说自己在好好地管理自己的爱车？！

5. 改装的尽头在哪里

高中刚毕业的时候，有一个朋友打来电话兴奋地大声宣告自己买车了。当时我的想法是这个家伙在大学入学典礼之前竟然能买车，看来我给他当马仔也不错。在我高中毕业的1990年初，不管买什么车，仅仅是能够买车这个行动本身，就足够被人另眼相看了。不管是车主，还是坐在前排乘员座上的男人，看起来都有一股不一样的气势。夜总会的姐姐们在问名字之前，也总是先关心有没有车。正是这个时候，我的朋友竟然买车了，这可真是一个令人振奋的好消息。

我当时就飞奔着去找他了。我这个朋友买的是现代Stellar ，是用从小学起开始积攒的零用钱买的。这款车在当时也不是最新型的车，而且当时的出租车也大都用这款车，所以说实话因此有点小泄气。而且他的车窗不是自动升降的，是手摇的，这一点也让我有点幻想破灭。本来听说使用积攒的零用钱买的，还以为他零用钱很多呢，看来不是这样的。我朋友虽然一副得意洋洋的样子，但还是告诉我们想要坐他的车，前提就是要学会巧用手腕技巧平缓流畅地开车窗的方法。在说“呀，上车”的时候（为那些不知道什么意思的新一代简单说明一下，就是对着路过的女性喊“呀，上车”，她们就会坐上车。这在当时是流行），坐在前排乘员座上的人要开始配合动手摇车窗，因为如果女性朋友们知道车窗不是自动而是手动的话，根本就不会坐上车。

我们坐着Stellar开始了第一次夜行。虽然有几个喝醉的大叔错把我朋友的白色Stellar当成了出租车，冲着我们招手；甚至在等红绿灯的时候，有人直接

就当成出租车坐上来了；但是除此之外，这次的出行结果还算是挺不错的。虽然是初次见面，但是在荷尔蒙过剩的共同前提下，我和我朋友，以及坐在后座的两名女性，随着大声播放的音乐一起摇头晃脑，在市内乱逛或者去郊外兜风。

可是当时是夏天，朋友车的一个致命缺点就暴露出来了，那就是空调坏了。朋友因为不想让别人知道，所以就算是大夏天也一直紧闭车窗。车内简直就像是一个大蒸笼，就算是“呀，上车”搭讪成功了，那些姐姐们也会马上要下车。看来我们的好日子到头了，就算是热死也绝对要硬挺的朋友，也终于认识到了再也没法成功搭讪姐姐们的事实，然后他立马开始打工。在之后的一个月里，他真是逮着什么干什么，并在成功安装了能吹出冷风的空调之后，再次出现在我面前。我们就像是第一次出行那天一样幸福。他说给他安装空调的车行在那个小区很有名气，车行老板大哥给了个优惠价，那里现在已经成为了他的活动大本营。

后来某一天，我跟着他去了那个车行一次。在车行前面停着很多灿烂夺目的车。在进口车遥不可及的当时，都是国产车。粗犷的轮圈，直径像我脸那么大的排气管，车前盖上画着环装图案，还有从车头一直延续到行李箱的条纹；在行李箱上面好像在比赛谁的更高一样，较着劲地安装着高高的尾翼（我觉得叫它翅膀更合适）；车身上到处贴着贴纸，根本看不出来车子原来是什么颜色；贴膜也都非常深，完全看不到里面。而车内简直更是奇观，有完全涂成红色的家伙，有把玩偶堆积如山的家伙，还有利用芳香剂和情调把车内空间装扮出酒店房间氛围的家伙。这对成长在庄重的家庭环境下、接受较高家庭教育水平长大的我来说，简直是个冲击，并后知后觉地发现这里是汽车暴走族的聚集地。我的朋友却已经咧开大嘴，马上要把自己辛辛苦苦挣来的血汗钱投资在安装翅膀上。要说有一点非常奇怪的就是，这些怪诞不经的车主们身边都挎着一个长得非常漂亮的女朋友。虽然她们的发型和语言让我有点不适应，但是不得不承认，她们的脸蛋和身材绝对是一等一的。不知道我的朋友是真的觉得他们很酷，还是认为自己把车装扮成那样以后，也能像他们一样可以和那样的女孩子一起玩儿。反正从那之后，我和那个朋友

慢慢疏远了。后来我曾经想过，如果我对女人的态度和品位能够宽容一点的话，说不准我也能够拥有她们。但最终，我还是觉得我没法忍受跟那些在大街上吐痰，并随口骂脏话的女人对话超过5分钟，所以只能放弃。

再次见到那个朋友是在步入社会之后，经历了漫长岁月，我都快要忘记他了。一天在路口等红灯的时候，旁边的车一直在“嘟嘟滴滴”地按喇叭，扭头一看，竟然是他。我当时因为工作的原因正在试驾借来的奥迪A8，他开的是带着很重改装痕迹的现代Tiburon。他好像很高兴看到我，并大喊“你这家伙成功了啊！”，但脸上表情却分明带着一股轻视。大部分人看到别人开进口车（虽然不是我的，只是我试驾的车），一般都是羡慕或者是感到很新奇，但是却不应该是轻视吧？7～8年未见的朋友在绿灯亮起之后二话没说直接就开走了，“咦，这是怎么回事？”我一头雾水。轮胎在发出撕裂声音的同时弹跳出去的Tiburon尾部喷出大约有两米长的蓝色火焰，简直就像是喷气式飞机起飞的架势。速度也非常快，4.2升排量V形8发动机的A8也望尘莫及。不知道那家伙是不是因为赢了德国运动型轿车而无法控制兴奋，连闯两个红灯，一直往前疾奔，并渐渐消失在我的视野里。真不知道，见到好久未见的朋友是应该高兴还是应该难过。后来他经过多方打听，问到了我的电话号码，并给我打来了电话。

我们凌晨在南山见了面，喝着自动售货机上的咖啡，聊起了以前的故事。其中大部分都是跟车有关的话题，比起身为汽车新闻工作者、拥有一辆6缸的车和4辆2缸摩托车的我，他的话要更多。他给他的Tiburon加了两个涡轮，并不断炫耀其高达600马力的动力。看他惊讶地问我是记者怎么竟然没听过他的名字的样子来看，他在短程加速赛车上（Drag Race）好像有点名气。而且看挎着他胳膊，长得像洋娃娃一样的女朋友好像也有点面熟，像是网上某个二手车网站的车模女孩。但说实话，他的车并不能称为赛车，因为他不是那种“功能美”集合体的赛车，应该说更像那种想要吸引别人注意力的暴走族。喷火的排气管就是发动机的均衡被破坏的证据，快要直刮地面的悬架根本不能更好地吸收路面的冲击，车体都在左右乱晃。轮胎也因为过大的冲力，或者因为自身引起的自旋，而造成过度挤压，使得轮胎根本没法发挥自

改装并不是让车身外表更华丽，而是填充补足不足的部分，减掉不必要的东西，让整体变得更加协调的作业。欧洲制造商们很多都有最天然的改装项目。特别是宝马，就拥有可以在性能、安全和外观方面进行改装的各种项目。上面的照片只有懂行的人才能看出来，是宝马3系的性能版。比起特立独行的改装，是更注重低调张扬的“大人们的改装车”。

己本身的作用。车内到处粘贴的碳纤维反而会加重重量，到处悬挂的LED灯让你仿佛身在夜总会（因为视线会被分散，很危险）。那个家伙好像觉得自己起步加速时赢了价值一亿多韩元的德国车而沾沾自喜，而与我的见面也不是因为见到多年不见的老朋友高兴叙旧，反而像是胜者的耀武扬威。不知道是朋友的这个样子让我心烦，还是那个把脸贴在朋友腋下却连连向我抛媚眼的女孩子让我厌烦，反正我的心情不怎么好。但是很肯定的一点就是，对于在等红灯起步时的短程加速赛（Drag Race）中输掉这一点对我来说没有任何意义。

在汽车发烧友们中间盛行这样一句话："改装的尽头是纯正"。在"纯正车辆"上加强了制动系统，就会影响悬架效果；更换轮胎，就会失去发动机的掌控力；如果改造了发动机的话，那么车上剩余的其他部件都得做出相应改变。只有实现了所有零部件之间的均衡，才能实现上升一个等级的纯正状态。这正是很多人花了昂贵的费用之后才领悟到的"真理"。

就算不花一分钱，只要正确理解改装的意思，那么就可以轻易达到那种效果。Tuning是同调、调谐的意思，主要用于乐器的调音。那么适用在汽车上时，就不是汽车改装、变更零部件的意思；而是汽车在经过长时间奔驰之后，替换那些随着时光流逝而老化的零部件，更换消耗品的作业。定期更换机油、更换新轮胎、定期测试悬架系统，这才是真正的Tuning。通过改造提高性能的行为，"Tuneup"这个单词要更加贴切。这个应该是在所有的Tuning结束的基础上，才应该进行的下一步。为了比别人跑得更快，或者为了让自己的车炫目吸引人，加大功率输出，安装夸张的零部件；这种行为其实毫无意义，就像女人们并不是只看男人的外貌，而是更注重氛围和风度一样；真正酷帅的汽车也不是把音响拧到最大，和呼啸的排气声能够完成的，而是干净、管理状态良好的平凡汽车。认为可以用更快的速度来填补自己不足的想法，只能是在20岁刚出头的时候被容忍的错觉。

6. 实现完美驾驶的完美姿势

我一般一个月能开上五六辆新车，因为试驾一般都是以新车为主，所以很多都是我这一生中第一次开的车。像跑车就跟一般的汽车的结构不同，六座厢式车就要比我平时开的迷你要大两倍左右。也有很多人问我，开没开过的车不会很难吗？其实并不难。汽车这个机械的完成度真的非常高，不管是1升2缸的小型车，还是8升12缸的劳斯莱斯，都是转动方向盘改变方向，踩下制动踏板来停车。所以只要稍微找一下感觉，就可以很快毫无障碍地熟悉起来。全世界各个国家虽然都各自有不同的驾照体系，但是操作方法完全相同，前进和停止动作的操控感几乎大同小异，这样看的话还真是一件非常神奇的事情。

开车最先要做的事情是系上安全带，在关上车门之后就要系安全带。我从来没觉得系安全带的行为不便，也并不觉得它碍手碍脚，更不觉得它束缚着我的身体不舒服。因为安全带其实并没有比我们腰间的腰带更令我们不适，我认为“系上安全带感觉很闷”的说法是在撒谎。如果不是谎言就是错觉，你要是一直有这样想法，就会更加讨厌系安全带这个动作，但在你系上之后，停止这个想法，那么就不会有任何不适的感觉。

接下来是调节内后视镜和两侧后视镜的位置。有必要的话，也要调节一下座椅的高低和靠背的角度，选择一个最舒服的驾驶姿势。可能有人说，你这不就是老生常谈的驾校教科书上的条条框框吗？这些人看都不用看，就能知道他们肯定是驾驶技术不怎么样的人，甚至很有可能是那些根本不遵守基

本规则、在大街上给别的车造成不便、经常被别的驾驶人指指点点的害群之马。你问为什么，因为这真的是基本中的基本！

我并不是只在开没开过的试驾车时才会调整内后视镜和两侧后视镜的位置和座椅角度，就算是在开我自己的车，而且从来没借别人开过的我自己的车时，哪怕昨天或者前天我刚开过，今天或者明天我要开的时候，每次都会先做这些动作。我每次开我的车时，都会反复重复这些动作，调整内后视镜和两侧后视镜，然后把座椅调到舒适的角度。

你肯定会问有必要这样吗？答案是肯定的！当然在我不在车里时，并没有田螺姑娘出现改变了我的内后视镜和两侧后视镜的角度，更没有把我的座椅放平睡午觉，也不是我的后视镜固定装置老化松弛，自己脱位了。

每次开车之前都要确认这些的理由就是“我的身体发生了变化”。人们的身体经常会发生变化，清晨和傍晚的身高差异会有1～2厘米，坐着时的身高也是一样的。脖子根据是放松状态还是紧绷状态的不同，长度也会发生变化，左右摆动的幅度也会不同。清晨起床之后，十几分钟之内完成洗漱坐在车上时，和坐着处理过公务、喝过咖啡、吃完午饭、吸过烟并上下走过几次楼梯台阶的下午坐在车上时的姿势，可以说是完全判若两人。

你肯定也有这样的经历，下班后坐在驾驶座上看两侧后视镜就会发现能够看到自己的车体侧面，这在早上来的时候是未曾看到的；或者车内后视镜大半部分照的都是车顶；椅背太直了腰部非常不舒服等。这些都是因为你的身体跟早上相比发生了变化。

这些其实都是赛车运动世界的常识。F1赛手们会根据自己的身体情况搭配好几个不同的座椅和方向盘；而且在坐上驾驶座之前，会做充分的热身运动，让肌肉一直保持舒展状态。如果你是汽车发烧友的话，那么你肯定听说过“车高调整式悬架”，其实这也是为了应对身体的变化而推出的相应零部件。“车高调整式”其实就是能够改变车的高低；虽然很多人都是为了降低车高使车外观看起来更潇洒时髦才选择安装这一套件，但是其实通过调节车辆高低可以让驾驶人找到更舒适的驾驶姿势。这样的装置可以根据路面的凹

在你完全踩下制动踏板时，膝盖不能完全伸直，要保留一定的曲度，这样才是最合适的座椅调整姿势。然后把两手放在方向盘3点方向和9点方向。把椅背调得非常靠后、一只手横放在车窗框上、另一只手用手掌搓方向盘的方法是曾在20世纪90年代非常盛行的姿势。

凸度来调节收缩和伸展的速度，当然这也会根据驾驶者的身体状态而会有很大的不同。就算花费一整天终于找到一个最合适的状态设定之后，但是在第二天还是会产生“咦，怎么会这样？晚上谁动我的车了？”的疑问。所以再一次花费一天的时间进行测试并改变数值的话就会发现，虽然一开始的设定跟昨天几乎完全不同，但是到了傍晚的时候数值就会再次变回昨天你最后设定的数值状态。其实汽车完全没有什么变化，变得是你的身体感觉。这也是为什么汽车的方向盘和座椅是可调式的最大原因。

在你完全踩下制动踏板时，膝盖不能完全伸直，要保留一定的曲度，这样才是最合适的座椅调整姿势。然后把两手放在方向盘3点方向和9点方向，这时两手肘的角度大约是90°，这种抓法让你在突发情况下需要急剧转动方向盘时不会手滑。如果当你胳膊几乎伸直时，手腕在方向盘12点方向附近的话，那么你的姿势是非常完美的。把椅背调得非常靠后、一只手横放在车窗框上、另一只手用手掌搓方向盘的方法是曾在20世纪90年代非常盛行的姿势。如果你因为非常喜欢汽车，连这样的书都看过的话，那么请绝对不要学习这种姿势。用这种姿势开车，在突然有车冲过来时，根本没法躲避开，只会让你的脸撞在安全气囊上。

试着用正确的驾驶姿势在你最喜欢的路上兜风试试，你会有一种完全不同的体验。你会非常轻易地理解车体的行迹，可以通过臀部和脊椎非常清晰地感受到通过悬架传达而来的路况感受，并将其明确地传达到大脑。

顺便提一下，比起那些轻浮的驾驶姿势，女人们要更喜欢端正的驾驶姿势。比起不管做什么都吊儿郎当的样子，女人们更喜欢男人们集中于某件事情的样子。而且不知道是幸运还是不幸，因为男人中很少使用端正的驾驶姿势，所以在你使用正确驾驶姿势的时候，他们会好奇地问你“你怎么开车坐得那么近？”这种时候你也不用一副“本来最正确的开车姿势就是这样的，这样才更有安全保障，而且因为人的身体状态每天都不同……”好像很了不起的样子，你只要说“得要安全驾驶，我要对你们负责啊”，然后一笑而过就可以了。

7. 成为停车达人的方法

“怎么能够停好车呢？”总是有人问我这个问题，而且被问起的频率还很高。一开始我还以为他们是跟我开玩笑，但是后来才发现，他们是真的很认真地在问这个问题。原来这个世界上还有很多因为停车问题而烦恼的人，所以这次专门拿出一小节来说一下“正确停车的方法”。

不知道你们在期待什么非常厉害的回答，但是如果你现在开的车是前轮驱动家庭轿车，那么你只要把车换了就行了。韩国人潜意识里一直认为车体大、车内空间宽敞才是好车。为了迎合消费者的这一需求，韩国车的排气量和车体大小完全失调了。正是因为这种老土的倾向让韩国车越来越过分得大。上一代雷诺三星SM7，它是和SM5完全一样的车，只是把保险杠加长了，车就看起来好像大了不少。这种车能够卖得很好的汽车市场，毫不夸张地说，望眼全世界也就只有美国和韩国了。美国是原来就有很多大型车，而且国家面积宽广，完全不用为停车位而担心；但是在国土面积狭窄、停车空间严重不足的韩国，这就会成为问题了。

要想停好这样的车，说实话有点困难。把一些没用空间无条件拉长或者拓宽的车体，比起那些小型车来说，停车当然会变得更加不容易。而且国产车的悬架系统稍微有一点动作就会有反应，这时操控非常有帮助，但是却难以准确把握轮胎角度的类型，这样只会增加停车的难度。前轮驱动的车辆发动机一般是横着安装的，车宽的很大一部分都由发动机占据，所以就算把方向盘打到底，为了避开发动机的干涉，轮胎的转动幅度也不会很大，在低速

情况下想要改变方向很困难。车体越大，这一点就感受得越明显。因为这是无论你驾驶技术多好都没法避免的问题，所以干脆就换小一号的车才能从根本上解决问题。

如果是不得已真的非常需要大车的话，可以选择像梅赛德斯-奔驰的S级或者宝马7系那样虽然大，但是不会因为车体大小而成为负担的车型。“车看起来更小”是那些造得好的车的特征，其中德国车最明显，然后日本车中雷克萨斯和英菲尼迪也会给我们这种感觉。转动方向盘可以轻松进入停车位的5升以上的车其实也有很多，归根结底，关键还是在于车体和转向结构的合理设计程度。

我的另一个建议就是练习停车。读者中可能会有人很生气地质问“哪有没做过停车练习的人？”我可以保证的一点是，那些发脾气的人肯定没有做过真正的停车练习。我们考驾照时，做的那种练习太形式化，在停车场做的停车练习其实称为“停车”更贴切。你练过停车，并不就意味着你做过停车练习。

简单点说，正确的停车练习另有其法。就像我们为了写情书，而进行写字练习时，那实际上不是写信，而是一个字一个字地进行写作练习。学习打鼓的时候，不是一开始就坐在鼓架前马上就能开始的，而是先练习敲打轮胎。高尔夫练习也不是在高尔夫球场进行的，而是在高尔夫练习场做的。同样的道理，停车练习指的也不是在停车场进行的车辆停放练习。

想要做好“停车”，那么不光要求你对车辆的大小有一个明确的估量，还要知道在转动方向盘时，车的形态是什么样的；需要掌握车是以一个什么样的轨迹在运动。在停车场练习，最多也只能练习90°的反复停放，没法明确地熟悉车辆的行动轨迹。想要准确掌握这一点，就要把方向盘完全打到底，踩下加速踏板，让车圆形行驶，并反复重复这一动作。在这个过程中，我们会了解到，稍微松开一点方向的时候，车是怎样的行动轨迹；再松开一点又固定住方向的时候，车又是怎样移动的。通过这样的反复练习，我们就能够更好地理解车辆的轨迹。虽说速度缓慢也没关系，但想在公寓停车场之类拥挤的地方，作这种练习就有点不现实；所以你只要在附近寻找一个没有

车和人的地方就可以了。而且既然有这么好的机会，不如也感受一下把加速踏板踩到底、让车全力前进的练习；或者在以时速40公里/小时定速行驶时，急踩制动踏板看一下车是怎样停下的。那些害怕驾驶，或者没法随心所欲控制车速的原因就在于没有完全了解车的能力。实际上，在你尝试过全速加速和急制动之后，就会发现很快就能够更好地了解你的车。当然这个练习是没有办法在公路上进行的，所以你们就自己负责去找一个合适的地方吧。如果实在是没有这么个合适的地方，那么你可以去参加由汽车制造商或者同好会举办的培训活动。在那里可能不会教给你怎么停车，但是却可以帮助你更好地掌握汽车的极限性能和掌控方法。

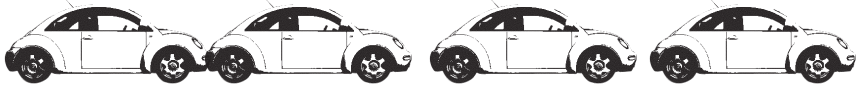
最后还有一点就是，准确掌握倒车语音提示声音和实际障碍物之间的距离是非常重要的。倒车系统会根据与障碍物之间的距离远近进行提醒，离得越近声音越急促。虽然这个会根据车型的不同而有所差异，但就算是发出非常急促的提示音时，一般还会有大约10厘米以上的距离。所以，如果仓促判断与障碍物之间的距离的话，很有可能会造成很大的心理负担。就算是距离很充分的时候，如果不能好好考虑方向盘的转动幅度，想好往哪个方向移动的话，那么很可能就算距离充分也会撞上障碍物或者剐蹭到别的车。

如果在停车途中，不小心剐蹭到了别的车，那么一定要留下你的联系方式和道歉留言条，换个立场想想你就能够理解对方的心情了。特别是最近黑盒子和闭路监控系统比想象中要更多，所以逃避责任根本不成立；而且最重要的是，自己玷污自己尊严的做法也并不是一个好习惯。

第六部

汽车能够改变人生吗

有时候我们的人生会因为汽车而改变。
在汽车中我们学会了浪漫，爱上了速度。
哪还有比这更踏实的朋友？
和我的人生同行，
以后还会继续的汽车。
它就是我生活中的另一个主人公。



1. 追忆我的第一辆汽车

我人生中第一辆汽车是1994年款的宝马320i，我是1993年上的大学，当然并不是在大二那年就开上了那辆车（1994年进口车还是很稀罕的，大学生开宝马那几乎是不可能的事情），而是在2001年买的。我独爱宝马蓝色，一直到现在，已经有了几十种不同种类的蓝色，我在其中选择了我认为最美的“毛里求斯蓝”。

说实话，其实在我买车之前，汽车并不是我感兴趣的东西。我曾经是一个比起吃饭和女人，更狂热喜爱摩托车的热血男儿。比起全部要靠驾驶人主导的摩托车，汽车的风险则非常小，因此我当时丝毫不觉得汽车有魅力。摩托车如果没有驾驶人，甚至都没法站立，所有的动作都需要骑手操作。骑手就是机车的悬架、ECU和TCS㊀。如果是开汽车的话，就算是不懂ECU和TCS是什么的人也不会有任何问题；但是机车骑手就要求拥有能够自发调控发动机输出和车轮打滑的能力。（“我以前开过，太危险了！”会这样说的人是因为他们中大部分人根本不知道调控摩托车的方法，并且是出过事故的人。）对我来说，骑手的这种调控就是机车的乐趣；而有4个轮子能够自发站住的汽车，它的车轮数跟它的乐趣成反比。我那个时候，比起家庭条件好、

㊀ ECU（Electronic Control Unit）是用电脑控制汽车发动机、变速器、ABS等状态的电子控制装置，又称“行车电脑”、“车载电脑”等。TCS（Traction Control System）即牵引力控制系统，在容易打滑的路面或者发动机转矩输出很大的时候，车轮会空转打滑,这时候TCS就会介入进而抑制驱动轮转速。

我人生中第一辆汽车是1994年款的宝马320i，现在看起来还是很帅。它是一辆车龄8年的二手车，我最终因为修理费负担太重而把它卖掉了。但是如果有机会，我还想再开比起油耗和便利装备，更注重驾驶性能的那个时代的宝马。

带有宝马标志的驾乘工具中，我第一次体验的R1100GS。这次摩托车的骑乘经历改变了我的人生观。

性格好、安静娴雅的女孩子，要更喜欢不羁世俗的纤腰女子。

2000年第一次开宝马的摩托车时，给了我一个非常大的冲击。抓住手刹的时候完全不会猛地向前俯冲，极速奔驰的时候，就好像在两边安有辅助轮胎一样，一直牢牢抓着地面，非常有安全感。本来一直以为带有某种危险感的“刺激”才是摩托车的乐趣，但是宝马的摩托车消除了危险和刺激，留下了强劲驾驶的乐趣。和危险这个词完全挂不上边，就算奔跑了数百公里，却完全不会感到疲倦，和我之前体验过的摩托车的感觉完全不同。2缸发动机充分展现了高旋转乐趣，ABS制动的标配让你能够随时随地说停就停。这辆摩托车给我的感觉是，能够在任何时候、任何情况下准确把握骑手的意图。但是又不是日本摩托车那种“我全部替你做”过分主动的类型，也不是意大利产摩托车“就这点水平？没法做得更好吗？”斜着眼睛看人的类型。宝马是 “好的，我觉得你是想那样，我来帮助你”这种给人亲切感的类型。就像是懂得鼓励老公气势的贤内助，虽然不是性感的金发美女，但是在一起时会给你一种踏实感，同时还能适度吸引别人目光、会让你感到很自豪骄傲的那种类型。这对之前一直认为宝马蓝白相间的标志是“雅皮士的象征”的我来说，带来了非常大的精神冲击。

在开过宝马的摩托车之后，我开始对它的汽车感到好奇。“这个家伙的汽车又造得怎么样呢？”带着这种心思我购买了已经8岁的二手320i。看到我买的3辆摩托车，妈妈已经明白了我根本没有攒钱买汽车的打算，所以给了我2000万韩元，让我去买一辆家庭用索纳塔，我就是用这个钱买了我人生中第一辆车。

8岁对汽车来说已经是一个不小的年龄了，但是它的发动机真的是超梦幻。直列6缸2升的排气量，这是现在已经消失了的发动机形式，由此可见在当时，比起油耗和经济性，宝马更加注重运动性能。它的低速转矩有些不足，所以没有国产2升的起步快，但是它一旦开始加速，那简直是国产拍马都不及的。发动机旋转没有一点抵抗和负担感，就像是随着春风飞扬的蒲公英一样，非常柔和。它“Silky Six㊀”的外号真的名副其实。看着轻盈起舞的转

㊀ 像绸缎一样轻柔的直列6气缸发动机。结构非常简单，以无故障、高性能而闻名。

速表，我也不知不觉中变得兴奋。轻柔的悬架即时吸收路面的冲击，然后能够马上复位；制动踏板只要一踩上去就能够降到自己想要的速度；每次转动方向盘时，我都会不知不觉地发出微笑，这种乐趣和摩托车带给我的并没有什么不同。它是我第一次开的进口车，和之前开过的国产汽车是完全不同的层次。我也是那时候才领悟到，不是说只要安着4个轮胎就都是一样的。

因为它的高龄，平时的修理费用确实不少。更换悬架和车体连接部位的塑料轴套花了大约400万韩元（国产车和日本车一直到车报废时都不用换）。发动机点火控制模块有一个坏掉了，我去车行一问，说是6个缸得要一起换才行，这次大约花了250万韩元。当时国产车的点火控制模块是总的一个，然后分出电线连接到所有气缸中的；宝马为了追求更加顺畅、强力的点火效果，像摩托车或者跑车一样，每个气缸中都有一个独立的点火控制模块。连接悬架的轴套在国产车和日本车中也不属于消耗品，可以终生不换；宝马则是每跑4万公里就要求更换。这并不是因为“宝马是有钱人开的车，所以也要多收修理费。”而是因为宝马的理念是，哪怕花点钱也要一直维持新车的完美状态。意思就是一直到报废之前，只要花钱就一直能够像新车一样。韩国车和日本车的理念正相反，他们觉得老化是没有办法的，但是可以最大程度减少维修费用，一直到报废之前，能不花钱就不花钱。如果说韩国车和日本车整车是消耗品的话，那么德国的汽车就是只要更换消耗零部件，就可以长久陪伴在你身边的“朋友”。

当然两种不同的哲学都有它们的优缺点。宝马的消耗品更换对当时还是个社会菜鸟的我来说，是一个非常大的负担；所以我的第二辆车就换成了日本车。因为它购买后尽量让你不花钱的理念跟我当时的情况非常相合。

可到现在，我总会后悔“那时候那个车一直定期更换着零部件开就好了……”现在，环境和效率成为了比运动性能更加重要的因素，所以很难再见到像以前的宝马那样，只追求“奔驰的快乐”的车了。现在的宝马也减少了消耗品的数量，比起高转速的快乐，更加追求油耗和经济性。因为消费者的需求和时代变化如此，这也是没有办法的选择。当然这并不是说现在的车比之前的车速度慢了，或者没有驾驶乐趣了，而是就像充满霸气和热情、随

心所欲的孩子，在漫长的社会生活中，学会了看周围氛围和眼色一样的感觉，是那种在感到惊奇和满意的同时又有点小遗憾的心情。

现在我开的车是宝马3系，应该算是我第一辆车的孙子辈。从我2009年购买以后一直到现在，它一次也没有出过故障。因为在5年内消耗品更换都是免费，所以迄今为止也还没有花过钱，特别是最近型号宝马发动机消耗品的更换周期并不短。当时考虑到油耗，所以选择了柴油发动机，虽然没能再感受到第一辆车时的那种高旋转的终极快感，但在市内行驶绝对没有任何问题。在高速公路上也是一样，其实光从速度来说，比之前的那辆车快了很多，所以让我没有丝毫不满。一直到现在，每次开它的时候都会让我发出感叹，并开得很开心。

我一直都想跟那些想要学习真正驾驶的人们推荐，你可以像我一样，花个2000万韩元左右，买一辆二手宝马3系，或者是1系。虽然有人可能会认为宝马是“富人们开的车”，但这是错误的判断。因为本着以造好车为目标，自然而然价格就贵了。你不能因为富人、还有富人的女人们都开它，而瞧不起它的实力。

经常看日本漫画的人可能经常用 “培养驾驶人实力”这样的话来表达，但是在韩国进口的日本车中，没有一款那样的车。在发动机、悬架、底盘、制动系统等的均衡方面，迄今为止还没有任何一款车能够超越3系。只有价格是其两倍以上的保时捷911在均衡性方面能够跟它相媲美（但是只能坐两个人）。如果你想要体验真正的好车，并想要磨炼真正的驾驶实力，3系将是非常英明的选择。当然修理费用和保养费用比国产车要高很多，所以如果你想要便宜又不用费心的汽车，那么反而不如根据预算，直接就买国产车。然而最重要的是，如果想要体验“驾驶的乐趣”“最好的车”，那么就绝对不要错过这辆车。

保时捷911的均衡性非常出众。就算是比911价格贵两倍以上的意大利跑车，也绝对不能小瞧这辆车。如果你想要用更便宜的价格来感受“均衡”的意义，那么开3系就行了。

2. 为妻子挑车

结婚那天，我穿着礼服站在宴厅门口迎宾的时候，看到了大学时的黑脸前辈。那时候一看到这个前辈就会不自觉的发抖紧张，但现在他面带慈爱的表情，腆着肚子走过来了。两手牵着女儿的手走来的样子，让我再也找不到过去那个带着预备军帽、眼神锐利、会拿着酒瓶吹喇叭的大学时期前辈的影子了。看起来好像很面善、身材柔弱、体型较小的嫂子跟我点头示意之后，就马上绷着脸先走开了。前辈看了自己老婆背影一眼，然后在我耳边悄声说的话，一直到现在还都印象鲜明。

“结婚之后啊，女人说的话无条件都是对的。你就承认她说的都对，从此以后再也没有你自己的意见了。这样才能生活舒服，知道了吧？你要记住。”

看着他宽大的背影，不知怎么地觉得有点心酸，但是我知道他想要说什么。我的妻子不恐怖，也不会过多地约束我。我们有点像是相处多年的老朋友，不管什么时候都会倾听对方的意见，并相互关心对方的事情；结婚之后也还从未吵过架。但是如果有时候眼看意见要发生冲突的时候，或者有时候得要做什么决定的时候，我总是会先尊重妻子的意见。事实上，虽然我不是“爱妻家”也没有“恐妻症”，但是我知道这样做会让我更“舒服”。

韩国街道上无彩汽车横行的现象，其实就是韩国的老公们（像我一样），知道这样才能让人生更“舒服”的证据。男人如果有挑选汽车权限的话，那么大街上估计会有更多的Coupe和Wagon，会有更多的原色汽车，韩国

买送给妻子的礼物时，一定要铭记比起这种特立独行的配置，娴雅安静的基本配置要更好。

国产汽车也会推出几种敞篷车。

女人们因为有多年的购物经验，知道原色和独特的设计很容易就会让人腻烦，而且购买与众不同的东西最后总是会后悔。她们在购买汽车时，就会采用跟买皮鞋和手提包一样的流程。就算男人们想要冒险进行一下新尝试，也会在女人们啧啧咂舌声和被用一副你还是这么幼稚的眼光打量之后，本能地自动打消这种念头。让我们想起小时候去市场缠着妈妈买玩具的情景，妈妈皱眉发出“嘶”声之后自己就心虚噤声了。所以男人们就放弃了自己从小时候起就憧憬的梦想车型，改成适合稳重的家长驾乘的汽车（但在身边有开跑车的男人经过时，会羡慕不已）。

男人们从小时候起不管买什么东西都是“被”选择。就像购买强力激光机器人的男孩子不会关注变形模型的精密和能够维持更长寿命的坚固一样，购买相机的男子汉比起镜头的调焦功能和操作便利性，更容易被“男人就用尼康”这样的语言诱惑，而打开自己的钱包。在购买某样东西时，在男人的大脑中不是启动“咻咻咻”的计算演算，而是盲目的爱起决定作用。

女人们则不是被选择，不管是在男人们看来贵得毫无道理、价值千万的爱马仕皮包，还是与汽车和大众交通完全不搭的毛皮大衣，都有其各自购买的“理由”。这些理由完全没法说服男人，得到男人们的共鸣，所以在这里也没有讨论的意义，我们只是来了解一下利用女人这种心理来达成自己目的的方法。

就像本章题目所讲的一样，我们现在要挑选送给妻子的车。当然先送给妻子，其实是想以后自己开的想法，这是我们之间的小秘密。“你不开的时候我也开开”这将会是说服她的最好的公开性“理由”。

首先，最适合送给妻子的最好选择是迷你。女人们都喜欢这款车，“1.6升的排量将会非常省油，而且税金便宜，车体较小，去市场或者在狭窄的百货店停车场停车都将会游刃有余。”一般只要这么说，大部分妻子都会赞同。当然最后还要加上一句“最重要的一点是这款车非常适合你。”那么百分百的妻子们都会开始想象自己开这款车的样子。妻子也是人，比起给你树

“Go-Kart feeling”意思就是就像驾驶“Go-Kart”一样的感觉。F1赛车的经典项目“Go-Kart”指的就是虽小但是能够带来非常强悍驾驶乐趣的小型赛车。虽然广泛作为休闲用途使用，但是也有相关赛事。方向盘和前轮好像直连的操控感，是体验过一次绝对会上瘾的完美感觉。

立的标准来说，对自己制定的标准要更宽松一些。就算她认为在购买第二辆车时，你没有资格开迷你，但是却认为自己完全有资格可以开这款车。如果就算这样你的妻子还是不松口的话，那么再加上“这辆车在二手车市场是最保值的，开上一两年之后再卖也绝对不会吃亏。”就绝对能够搞定。因为汽车不是江南的公寓，女人们轻易不会知道二手车贬值的事实。

但是她们其实还有一点不知道的是，迷你其实是跑车。虽然它外形可爱，但是如果用一句话来定义这辆车，那就是“Go-Kart Feeling”，就像是开卡丁车一样，将会让你感受到强劲有力的驾驶感。尽管外观漂亮，但是其实比起女人，是一款更适合男人的车。操纵感和强劲的动力性能带来的驾驶乐趣和保时捷非常相似。用宝马的技术打造的驾驶乐趣真是不容小窥！

如果你的妻子是一个完全体验不到驾驶乐趣的天生“大婶”的话，那么在因为其外表惊艳过一段时间之后，慢慢地就会减少开它的时间。虽然表面上看来是为妻子购买的礼物，但是其实就相当于你购买了一辆周末用跑车。如果你运气好的话，说不准不用几个月，妻子就会把迷你车的钥匙给你，自己选择开那辆十几年的SUV。而不知内情的妻子的朋友们还会羡慕“看来你老公真爱你啊！”，朋友们的那种反应其实占据了你妻子因为买车这件事而感受到的99%的感情。你妻子朋友的老公们可能会因此而过上一段水深火热的日子，但是越是这样，你的分数就会越高，而且你同时收获了梦想中的跑车和妻子的好感，还有比这更好的一石二鸟的好事吗！

当然，迷你可能对男人们来说驾驶起来多少会有点不便，但是最近推出了能够帮助你同时体验搭乘感和驾驶感乐趣的改装用悬架。你可以以为妻子着想的借口安装，然后周末的时候你就可以体验到更好的驾驶乐趣。但是一定要注意的一点就是，不要太得意忘形而过分地进行改装。比如说装上让妻子觉得丢人的大翅膀或者把车贴得非常花哨，或为了追求驾驶乐趣而安装非常生硬的悬架降低乘坐的舒适感，她说不准会下定决心决定卖掉迷你，那么你将会永远失去你的跑车。

迷你正是因为它的这个潜在用途而风靡全世界，所以大众的甲壳虫也开

与吉他制造商Fender 联手打造的甲壳虫Fender精装版。甲壳虫现在再次成为男子汉的车！但是女人们还是坚信这是为她们推出的车。这是一款很适合装作是送给妻子的礼物，但男人们用来自己开的车。

始进入这个市场。这款圆圆可爱、被称为“新甲壳虫”的车，从2012年开始扔掉了前面的新字，正式改名“甲壳虫”。当然改变的并不是只有名字，其外观也有了很大的变化。消减了之前突出圆的设计，变得更加纤长的外形，添加了男性化要素。其中添加了吉他制造商（Fender）开发的音响系统，车内设计也更趋向男性化，去掉了仪表板旁边的花瓶。华丽变身成为优秀的新古典车。就算如此，甲壳虫在女性朋友中还是非常有人气，并坚信这是以女性为主要对象推出的车。购买一辆2升涡轮增压发动机的甲壳虫送给妻子也是一个不错的选择。这款车白天可以作为居家用，但是在夜晚它可以变身成为疾驰的怪物！

3. 工薪族也开得起的进口车

妈妈朋友家的儿子虽然也是工薪族，但是年薪超过1亿韩元，开着进口德国车，还要给自己的父母买新车。但是身为妈妈亲儿子的我们，想要买一辆国产中型车都不是一件容易的事情。

当今社会不管男女老少，对进口车都非常关注。但是如果自己说要买进口车的话，那么身边的反应非常一致。

“国产车现在也都不错了，为什么非得……”

“你现在是花钱的年龄吗？不把钱攒起来留着以后用？”

“比起车来，房子更要紧不是吗？”

对，说得都对。因为我也是韩国土生土长的工薪族，所以我也非常了解。那就是韩国工薪族开进口车不正常的事实。你们可能会说，那么你为什么题目还写“工薪族开得起的进口车”呢？这是因为我想开进口车。想要开与众不同的车，想要开更好的车，想要开那种开的时候能够让你开怀大笑的车，这并不是什么罪大恶极的事情对吧！如果你没法理解为什么要喝比大酱汤还贵的咖啡的人的话，我不知道你能不能理解；但是如果你是选择读本书的朋友的话，我想你应该能够理解我的心情。

并不是所有的进口车都是奢侈，进口车也不是富人们的专利。就像喝星巴克，并不是因为担心每天喝灌装咖啡，一直到死的时候钱花不完，才做出

的选择。现在的进口车，价格泡沫在一定程度上得到了消减，与之相对应的是泡沫越来越多的国产车价格，甚至于现在都有比国产车更便宜的进口车登场了。

进口车能够做到比国产车更便宜是因为柴油发动机。就算这样说，可能还是有人会说："我喜欢轿车，不喜欢SUV！"我们说的就是轿车，现在轿车中也有柴油发动机。不是你印象中振得发抖的柴油轿车，而是性能好、安静又能够保护环境的柴油轿车。

首先我们来了解一下柴油发动机。不是我们脑海中想象的那种"突突"冒黑烟的那种车，那种车已经因为法规而被取消生产和销售了。大街上我们看到的冒黑烟的车都是以前生产的，现在那样的车也正在慢慢地销声匿迹。最近生产的柴油发动机车，只看排气管是看不出的，排气非常干净。而且引起地球变暖的主犯——二氧化碳的排量比汽油要更少。之前曾经是柴油发动机最大缺点的黑烟问题，也因为DPF过滤装备的使用而得到解决。随着发动机技术的进步，同样也消减了原来柴油发动机固有的振动和噪声问题。隔声装备的使用使得在车内几乎完全感受不到振动和噪声，所以最新的柴油发动机既不脏也不吵。

现在欧洲50%以上都是柴油机汽车。柴油价格比汽油要便宜很多，而且油耗也要比汽油更低，再加上柴油机更有劲，也更有驾驶乐趣。日本汽车公司开发的混合动力在欧洲没什么市场。对欧洲人来说，如果汽车没有后劲和驾驶乐趣的话，那么不管多么省油，他们都不会选择。（欧洲汽车公司的混合动力大部分都是为美国市场开发的）有些欧洲国家中，虽然柴油比汽油更贵，但柴油机汽车要卖得更好。2升柴油机汽车几乎可以发挥3升汽油机汽车的实力，油耗又更理想。所以哪怕柴油价格比汽油贵，比起3升的汽油机汽车，2升柴油机汽车的消耗维持费用要更低廉。

所以在柴油比汽油更便宜的韩国，柴油机汽车可以称为一种理想的理财省钱方式。2升柴油轿车消耗的油费价格才仅仅是国产2升汽油轿车的1/3，如果主要是在高速公路上行驶的话，每升油跑20公里不在话下。

最有代表性的例子是相当于“欧洲索纳塔”的大众高尔夫，这款车是我之前的爱车。在买这辆车之前，我开的是国产2升汽油车，每个月的油费在40万韩元左右；后来买了2升柴油机的大众高尔夫TDI，每个月的油费才12万韩元。在行驶路线和路况完全相同的前提下，油费还不到原来的1/3。55升的油箱加上6万韩元左右的柴油，不管怎么跑，怎么踩油门，跑600公里绝对没问题。如果是用省油的开法，那么绝对可以超过700公里，光在高速公路上跑的话，这可以跑到1000公里。我曾经为了想看到底能跑多远而做过一个实验，从首尔到釜山往返之后，还能够开到大田。

以我为例计算一下就可以知道，开高尔夫TDI比开国产2升轿车，每个月可以节省28万韩元的油费。一个月28万韩元，一年就是336万韩元。假设车可以开五年的话，那么光是油费就可以节省1680万韩元。国产2升的轿车只要不是乞丐版，价格大约在2500万韩元，大众高尔夫基本配置款是3070万韩元，价格差异在570万韩元左右，但是这个差异差不多两年就能够抵消掉。当然因为这两款车车型不同，室内空间的大小也不同，但是就算索纳塔宣称自己空间大，也同样坐不了6个人。再说也不是每次都要搭乘5个人，所以高尔夫在生活用方面的功能是毫无障碍的。同时，高尔夫的驾驶乐趣要更好，5年后作为二手车卖出的时候，进口车高尔夫的价格当然要更乐观。

还有一部分人在担心平时的维护费用和出故障或者出事故时的修理费用问题。进口车大部分保修期都是2～7年，在这个时期内，机油、滤清器、刮水器等也都是免费提供的；保修期间只要自己掏油费就可以了。如果真的发生事故的话，修理费用是由保险公司支付的，而不是驾驶人支付。自己交着保险费，却担心要交修理费的行为跟傻瓜没什么区别。就跟有四大保险的职场人士整天担心会得感冒一样，是毫无意义的担心。保险费和税金则是根据汽车价格来缴纳的，而不是因为是进口车就要多交一些费用，虽然价格比国产车要稍贵一些，但是这个差异只不过才几十万。

我也听过“柴油车两年以后就会发抖”的说法，但是在德国完全没有这种说法。因为从来没有出现过“开过1～2年之后，汽车性能就急剧下降，并发出颤抖的声音”这种现象。德国车开了1万公里之后，才算是正式结束了

高尔夫TDI是在韩国引导进口车大众化的一等功臣。这款车不管是作为家庭用车，还是作为自己的跑车，甚至是休闲用车，都游刃有余。它在全世界范围内的人气也是非常高的。

磨合，反而会变得更安静。只看柴油车能够在勒芒24小时耐力赛上获得第一名，就可以证明它的耐久性。

而且两款车的运动性能简直没有可比性。我们在等红灯的时候，一块等待机的车辆都会互相看眼色，并非常在意谁起步快。这时候只是换成柴油车这一简单的行动，就能够大大提升你的获胜率。2升汽油车简直不在话下，只有3升才能够跟你一较高下。特别是柴油机更善于“心领意会”，就算是在上坡路上你也可以感受到它良好的加速能力。

如果你的车更多时间是个人使用，或者是只有一个孩子的年轻夫妻，那么它的车内空间可以说是非常充分了。国产车的车内空间就是因为太宽敞，所以进行比较时会显得它的空间略有狭窄；但是如果你要追求那个荒凉的车内空间，那么你要牺牲的就是油耗、驾驶乐趣和质感。

总结一下就是，不要因为高尔夫价格小贵，就最终选择国产轿车，这不是一个很好的选择。如果你是以节约为前提，那么购买高尔夫反而是更明智的选择。因为汽车不是只有在购买的时候才花钱，以后还要持续不断地花钱买油才行。

4. 我心目中的竞速

如果你问那些女性朋友为什么穿迷你裙，那么十有八九会回答你“为了自我满足”。听到这种回答的男性朋友们可能激动地会说“别瞎说了，还不是想吸引男人的目光”。但是以在男性杂志社工作、主要研究女性心理的专家来说，其实那些女人们的说法是真的。穿迷你裙的女人在意的其实不是男性，而是同性。比起男人们对她的看法，更在意的是同为女性的同性怎么看待她。

作为一个成熟的社会人，种族繁殖本能不可能在任何地方都能随意体现。女性的种族繁殖欲望随着人类社会的形成而被大幅度抑制，但是潜留在潜意识里的本能让她们更加在意同性，成为了想要向同性炫耀自己在异性眼中更有魅力的欲望。在男人们注意一个穿迷你裙的女人，旁边的女朋友会拧他的腰；但是拧他腰的理由不是因为自己的男朋友看别的女人，而是因为对方比自己更有利于满足种族繁殖本能，而产生的危机意识。

那些想要提出反对意见的人，你再好好想一下。男人们开着自己满意的车，最在意的是路边走过的穿着迷你裙的女人，还是在自己旁边车道，一直想要找机会超越你的同级轿车？穿迷你裙的女人只会让你回一下头，或者让你在后视镜里多瞄几眼；但是旁边车道的汽车却会让你失去理性。因为旁边轿车的挑衅，让你忘记油耗，不顾前排乘员座女朋友的劝告，甚至让你忘记你接下来的重要约会，只想与它一较高下。

我曾经开过在欧洲很受欢迎的大众高尔夫，是2升柴油发动机，是比较注

重油耗的类型。如果我更想追求疾驰乐趣的话，那么会选择安装2升涡轮发动机的GTI车型，但是因为我更注重坚实的底盘和油耗而选择了它。买了它之后的好几年里，我非常庆幸自己这个正确的选择，并每天为此沾沾自喜。但是我想说的不是因为它更重视油耗，就跑不快。它不愧是在Autobahn上生存下来的德国车，运动性能非常好，速度远超以前的2升汽油车，油费甚至还不到原来的一半。

那时上班路上经常会遇到的一辆两厢车，那个家伙很烦人。那是现代i30，颜色也是和我完全一样的灰色。不知道是因为现代广告上大肆宣传“完全超越高尔夫的车”的原因，还是什么别的原因，那辆车的驾驶人把我当成了竞争对象。紧紧跟我挨着，赤裸裸地表露出了其竞争心理。其实不管是1.6还是2.0的i30都不是高尔夫的对手。不管是发动机功率还是底盘操控性，都有着很大的差距。就算他是一个手动档操控高手，也追不上我的高尔夫DSG变速器。如果能有并肩等红灯的机会，我都想对他说“我对你毫不关心，请到别处去玩儿”。但是我们遇到的时候一般都是在江边北路，所以根本没有这样的机会。在因为驾驶技能不熟练的前车而急踩制动踏板时，我觉得火气一下子就上来了。就好像被开灰色i30的家伙顶撞了一样，在充满火气的状态下，我挂到运动模式，踩下加速踏板决定跟那家伙来比试一场。本来是为了想要给他展现一下两辆车之间的性能差异，但是那个家伙可能觉得经过几次的挑衅，今天终于得到回应了，也马上跟上来了。听那“嗡嗡”的声音，看来是经过改装的车。如果是窄道加弯道的赛场，那我有把他甩得看不见影的自信，但是在上班路上，在车辆顺畅的车道上的车才会赢。那个家伙运气好，占了个好车道，但是却认为自己赢了。说实话我真的是死都不愿意再面临那种情况。

下夜班之后的路上，在南山坡道附近，我出过一次大事故。其实交通事故本身不大，但是问题是当时开的是超过1亿韩元的高价车，因此而大出血（不知道是幸运还是不幸，不是我自己的车）。那是一个冬天，试驾的是刚上市的四轮驱动运动型轿车。超过4升的四轮驱动，真是可以顺心所欲地达到我要的速度。在南山坡道上高兴地往上跑的时候，我看到后面有一辆车逼近

所有的男人都有争斗本能。正是因为这种本能，就算对方不开远光，不按喇叭，只看那种氛围，你就能够知道对方是不是在挑衅。但是在公共道路上的竞争没有任何意义，也没有女人认为你不应战的行为异常。忍忍吧，虽然一开始你可能会觉得有些憋气，但是从结果来看，这样只会对你有好处。

了。尽管我当时的速度很高，但是后面的车离我越来越近，看来不是个普通的家伙。从后侧的车灯形态猜测，应该是日本大型轿车，还是那种跟运动性能不沾边、只因为价格比德国车便宜而得到大叔们热烈支持的车。我突然觉得自尊心受损，然后右脚开始用力踩加速踏板。汽车在几乎使出全力之后，渐渐拉开了与后车的距离。通过后视镜，我看后面车的庞大车体开始打晃，就知道后面的驾驶人火气也上来了，但是我的车更快。在上坡路上，其实车的性能比驾驶实力更重要。而且我还曾经多次接受过专门的竞赛驾驶培训，所以我对自己的驾驶实力非常有信心。我正想着那个家伙可能再也看不到我的尾灯了……但是突然觉得奇怪。感到车竟然不是往前而是在往旁边移动，车开始往左边冲。车轮轧上了雪和盐融化结合之后再次冷结成的、眼睛不怎么看得到的“黑冰”。汽车最后撞上了道路中央的绿化带，我的头也一下子以非常猛的力道撞上了风窗玻璃。我感觉有一秒的时间毫无所知，感知到危险的电子制动装置让车停在了那里，后面那辆车像飞箭一样呼啸而过。

那辆车的驾驶人可能觉得我活该，所以看到出事故的我，车停都没停直接走了。当然也有可能是为了维护我可怜的自尊心才那样。就因为一时情绪作怪，价值1亿韩元的汽车就被撞得支离破碎。因为当时是半夜2点多，所以我一个人在那里等了很长时间。第二天保险公司职员一直追着我问是不是喝酒了，我只能用非常小的声音反复说“我从来不喝酒”。

我记得我曾经嘲笑过在仁川机场高速公路上跟人竞速而发生交通事故的一个哥哥，可能现在就是我那时嘲笑他的报应。那个哥哥在事业开始稳固的时候买了一辆黑色保时捷911T。虽然是老款的车，但动力却非常强劲。那天那个哥哥自己一个人开车前往仁川机场，在高速公路上奔驰的时候，看到后面追上来的宝马3后开始兴奋，然后相互之间开始了竞速，结果就出事了。在时速将近300公里/小时的情况下，两辆车几乎都转了30多圈，冲破护栏滑出去100多米才停下。我也是从那时候才知道，仁川机场高速公路的护栏使用的是能够吸收撞击的特殊材料。所以哥哥和对方驾驶人除了汽车修理费用之外，还要担负相当金额的护栏修理费用。几年后，在同一个地方，一辆红色法拉利被撞，驾驶人和搭乘者全部死亡。一直到现在，每到凌晨，在仁川

机场高速公路上都会发生竞赛现象。有那种全面改装、速度比保时捷还要快的国产车，还有价格超过10亿韩元、只有在电视上才会看到的限量版跑车。在那里出现的选手们也都是那个圈子里的有名人士，有时候还有以“各自的车”为赌注的竞速飙车等。虽然不知道实际上输了之后真正去过户的人有多少，但是男子汉们沸腾的血气，正是这些毫无意义的事件发生的元凶。

如果你认真地思考过“我的汽车跑得比别人的更快，真的有那么重要吗？”这个问题，那么只要你不是傻瓜，就不会进行这种意气之争。虽然实际上在那种情况下，根本没有思考的余地，身体会比你的大脑更先做出反应，这是因为人本能地想要展现自己更加优秀。从这一点来看，女人要比男人更加聪明，对她们来说，自己的身材和装扮是她们的竞争力，汽车的性能和我自己的性能毫无关系。把汽车的性能误以为是自己的性能的行为，是20岁刚出头的时候才会做的傻瓜行动。这是已经做过价值将近2亿韩元事故鉴定的人的真心忠告，绝对值得信赖。

5. 抓住女人心的男人的车

男人喜欢漂亮的女人，再深入一点观察的话，就会发现虽然我们喜欢女人的程序也比较复杂，但是一般只要漂亮，别的就都可以忽视。

但是女人对男人产生好感的理由和过程，比起男人要更复杂得多。这个差异都快赶上加减法和宇宙飞船在月亮着陆时精密的数学计算之间的差异了。男人们老是误以为只要坐在橘红色兰博基尼的斗式座椅上，然后在剪刀门徐徐上升时，女人们就会眼睛里冒星星，感动得热泪盈眶。但是事实上，女人是会把双手交叉垫在下巴下面（这不是本能，而是因为她们知道男人们喜欢这个姿势），但是她们只是在进行各种计较，并开始联想兰博基尼驾驶人的花心史。

那么女人们喜欢什么样的车呢？忽视年龄和职位挑选的话，当属有四个门的“轿车”。轿车是我们社会上最普通和常见的，所以没有任何不便，不会过分引人注意，而且也不会让人产生自卑感。搭乘感比Coupe舒服很多，比起两厢车和Wagon，会更让对方感受到你的用心。

举例说明的话，Coupe巨大的门看起来很帅，而且开门下车的时候带来的满足感也是轿车没法匹敌的。但是如果从女性的立场来考虑的话，那个门就有点过重了；车门比轿车也更长，这就要求停车的时候要拉开与旁边车辆的距离。所以在停车间隔狭小的韩国停车场，想要非常有范儿地打开Coupe车门下车，是一件很难的事情。穿裤子的男人可能会觉得没什么，但是穿着裙子的女人说不准内心就会嘀咕“怎么开这种车来”，并在心里偷偷骂你呢。

兰博基尼Aventador。男人开着这款车出去约会，只能证明两点：第一，车买了没多长时间；第二，没怎么交往过女朋友。真正有范儿的男人绝对不会开着这样的车去约会。

男人约会的时候可能会比较在意吃什么，做什么，并希望通过这些来提高自己的分数；但是女人们在意的事情其实更多。也就是说，女人们更敏感。换个角度说，就是我们能够讨好她们的方面和因素其实很多。无论在多么有氛围的高级餐厅，吃着厨师长精心烹饪的美味料理，不管是看多么奢侈豪华的世界级明星表演的歌剧，如果在停车场因为停车空间狭小，左挤右挤好不容易下车，并在这个过程中一直忐忑不安，担心自己的内衣会被看见或者自己花费了几个小时精心做的发型弄乱了，那么她对这次约会的印象绝对不会好。这时候，如果再加上你开的是驾乘感不怎么舒服，甚至车门都沉得要死的红色Coupe的话，那么你的约会百分百会失败。要是你开的是有光泽的黑色轿车，在舒适的车内，听着优美的音乐，停车时首先考虑女士下车的便利性，并在停车后帮助她打开车门的话，那么情况就会完全不一样。如果在她回家之后躺在床上时会想起你，那么就代表你已经成功了。

如果是以单纯的约会为目的的话，那么最好的选择是日本产轿车，而日本轿车中当属丰田和雷克萨斯。车内空间宽敞，整洁，娴雅，车载音响的性能也还不错。一边放着悠然的音乐，一边和对方分享对话，这就是最好的移动方法。约会的时候也不可能会跑到高速公路上，用超过200公里/小时的时速奔驰，所以轿车的驾乘感和运动性能就足够用了。现在价格也与国产车的价格几乎相同，是性价比最好的选择。虽然我不是说进口车就无条件比国产车更好，但是在这种情况下，不是开别人都开的普通车，而是稍微有点不同的选择的话，那么这将会给你加分。

如果你有自信不会给别人带来“没什么能力只注重外在”的误解的话，那么德国产轿车就是终极选择。没开过的人可能会觉得汽车还不都一样，其实那些认为花两倍的价钱买德国车的人是傻瓜的人才是真正的傻瓜。虽然人们一直在指责德国车的问题，比如说驾乘感生硬、发动机噪声大等，但是这些其实只是因为德国车跟我们熟悉的汽车不同，而让我们感到的异样感，但是本质上并不是问题。国产车在经过颠簸路面后，会让我们的身体产生摇摆；德国车只会有一瞬间的冲击，马上就能够让我们稳住姿势。在平稳的道路上吹风，她在适应毫无颠簸的车之后，就会在装作看窗外夜景的同时，偷

瞄一眼你的侧面。在踩下加速踏板超越别的车时，听着传来的发动机转动音，人的心跳会不知不觉加快。对女人来说没有比“变化”更重要的了。一直很安静的车和始终很吵的车相比，能够根据不同的状况而做出不同反应的车当然要更好。女人喜欢德国车，不是只因为它价格贵，或者因为它是代表成功男人的车，而是喜欢那辆车带来的氛围和反应。大部分男人可能都没法理解女人们花一千多万韩元买一个爱马仕的手提包，但是对她们来说都有充分的理由。每次提着那个手提包，甚至不提的时候，都会因为那个皮包的存在和优点而满足。对男人来说，高级轿车是能够让他们体验驾驶乐趣和别人关注视线的存在，对女人来说，汽车同时还是能够提高生活质量的东西。

读完本节之后，可能会有读者皱着眉头说：“什么啊，结论还不是贵的车更好。”那么我想再奉劝一句，那就是在女人面前绝对不要说这样的话。你知道为什么那些家里有钱有势的富二代偏偏要做辛苦的工作吗？所谓人类，就是一直不断地追求更好的东西的存在。如果你不能满足你现在的状态，但是还要指责那些走在你前面的人的话，那么你根本就不是女人们会喜欢的类型。你可能只看女人现在的外貌，但是女人在看你的时候，不仅看你现在的样子，还会联想你的未来。

换个更简单易懂的说法，如果你的车是已经很旧的二手车，那么为了得到不输于德国车的驾乘感，你需要做的就是检查轮胎胎压，在减速带上要尽可能地放慢速度。停车时，要考虑到女性朋友下车时的便利性，可能的话，亲自为她打开车门。而且看到身边经过的进口车时，不要发出类似咒骂的言行，而是给坐在你车里的女朋友就那款车的配置进行说明。你从女性们的视角来思考的方法，要比你给她们直接展示你厚厚的皮夹的行为更有诱惑力。

如果是以单纯的约会为目的的话，那么这辆车就是非常好的选择。它安静、舒适，又拥有足够的功能。都没必要用下面照片里的最新型LS600，只上面那款十年前的旧款雷克萨斯就可以充分实现你的需求。

6. 挑选人生中最后一辆汽车

为了试驾梅赛德斯-奔驰E级Cabriolet，前往西班牙马略卡岛时，我在那里见到了迄今为止奔驰推出的所有敞篷车车型。其中一下吸引我的视线的是1961年的220SEb，散发光泽的白色真皮座椅，代表了当时最先进技术的塑料按钮等，完全真实再现了其巅峰状态。这些由梅赛德斯-奔驰吉奥车中心直接保管的车辆，不光是外表干净，也能够驾驶。看到我对这辆车感兴趣，试驾负责人爽快地把钥匙递给了我。就算是50年前的遗产，钥匙也给得很痛快；既没有嘱咐各种注意事项，也没让写什么保证，甚至在后座，都没有坐着任何工作人员。他们不光是坚信汽车不会在陌生人的操作下轻易发生故障，而且也是因为对从亚洲飞来的陌生试驾者充满了信任。

踩下离合器踏板开始起动，直列六缸的发动机发出了特有的排气声。我把右手放在变速杆上，挂上一档，缓缓松开离合器。坐在年代久远的车内，我就像是坐上了逆行回到50年前的时光机。在体会平缓加速感觉的同时，马略卡岛上的风穿过窗户吹起我的头发，这种感觉还不坏。位于马略卡葡萄酒酿造厂旁边的试驾路，就让我感觉像是穿梭回到了50年前。

在占地面积宽广的葡萄酒酿造厂的尽头有一家露天咖啡厅，我决定把车停下休息一会再走。这时一个老人走过来，并说道：

“我年轻的时候开过这辆车，是1961年款梅赛德斯-奔驰220SEb的吧，这车真是好极了。”

没有失去光彩的车体和真皮座椅，以及在当时是最先进技术的塑料按钮，完全真实再现了50年前1961年款梅赛德斯-奔驰220SEb的巅峰状态。位于马略卡葡萄酒酿造厂旁边的试驾路，让我感觉像是回到了50年前。

操着生硬德国腔英语跟我说话的老人一直到现在还清楚地记着这款车的名字。他用比我更有爱的眼神把车整个地打量了一遍，低头看着这辆车，他在车身上抚摸的动作充满了生活的份量。在老人问我从哪里来时，我带着对他人生的尊重回答到："我是杂志社记者，为了试驾从韩国而来。我非常羡慕开着这辆车度过年轻时节的您。"因为我不想让他误以为我是纯粹只是好玩而在古典车上挥金如土、幼稚的富二代。

这时传来了猛烈的发动机声，原来是黑色的911敞篷车，老人的夫人开着它向我们驶来。"就算如此，比起你的梅赛德斯-奔驰，我还是更喜欢这辆车。"在我对此做出回应之前，载着这对老夫妻的黑色911眨眼间就消失不见了。

在老夫妻离开之后，我开始思考等我到这个年龄我要开什么车。在我的孩子长大成人、拥有自己的车、有了自己的家庭独立之后，我想要的车是什么。其实在很久以前我就已经有了决定，再也没有必要重新思考，那就是保时捷911。虽然古典车也很好，但是我认为得要是当代最新型的车型才有意义。车体选择银色的，座椅选择红色的，安全带选用和车体一样的银色，而且我将会在车门上刻上我的名字。保时捷的银色是自从我见到詹姆斯•迪恩开的550 Spider之后，就一直憧憬的色彩；而且这色彩也将会和我变白的头发非常相配。虽然能够更早开上也不错，但是我认为跑车得要到那个年龄开才能够领略到其真正的乐趣。

为那些不能很好区分保时捷和法拉利的人们做出一些补充说明的话，那就是如果你在自己头发花白的年龄，拿着自己一辈子挣的钱去买法拉利的话，那么就会看起来很愚蠢。如果你有这个钱，就应该早买；而且法拉利不是那种用自己的钱买的车。如果你去法拉利专卖店，说自己要用一辈子攒的钱买这辆车，我想连销售员可能都会吓一跳。"啊，客人，这是您自己挣的钱啊？那么你看是不是先给您儿子买一辆……"是的，法拉利是那些富二代开的车，不是用自己的钱，而是用父辈的钱买的车；不是成功的男人，而是富豪家庭出生的男人开的车。如果你是汽车爱好者的话，那么就应该知道怎样通过价格来区分这一点。

保时捷比法拉利便宜并不是因为它没有法拉利好，而是对自己攒钱买车

想开敞篷车，但是年轻的时候经济条件不充裕，等到有能力购买它的时候却再也不年轻了。所以有人称它为“悲伤的车”。虽然不是不同意这种说法，但是生活在马略卡的这对老夫妻开的这辆敞篷车，却比我之前见过的所有车都更帅。

的人来说，保时捷的价格是他们能够支付在汽车这个东西上的最高极限。当然，虽然两款车同样都是顶级车，但是其中的差异其实也很大。如果你想要有时看起来像是愚笨的人，那么选择法拉利是正确的。因为如果你开着法拉利，却住小房子，晚餐还要去别人家蹭饭，或者自己动手洗车，不用Krug香槟作为佐饭酒，那么会非常奇怪。

但是保时捷不同 ，它不是富人们的玩具，而是没有遗失热情的男人的玩具。它和经过粗糙路面时慢慢往前爬的法拉利不同，不管是环游还是江南大路，都可以轻松胜任，同时不会与周围环境不搭显得特别显眼，也不会看起来像是炫富的暴发户。

“是吗，这么好的话，那要不我也买一辆？”如果你有了这种想法的话，那么我想要给比我更早一步成功的人们再提一个建议，那就是就算我现在有钱也不会当场就去买911。因为在那之前还得要开一下Boxster。韩国人不管去哪儿都有一种“给我你们这里最贵的”的倾向，好像只有这样才会有自尊，但是这其实是一种非常幼稚和无趣的行动。Boxster是詹姆斯•迪恩开的550 Spider现代版，屁股非常的性感，可以说是“保时捷中的保时捷”。不体验一把这辆车，你就不能说你懂保时捷。而且在开上911之前，Boxster还能缓解你对敞篷车的饥渴。在你完全掌握这辆车的脉动之后，再开911，那么其乐趣将会成倍增长，也能够更快、更顺畅地，不需要时间磨合，马上就能够实现完美利落的操控。

座椅一定要挑选能够调节范围广、调节角度多的，就算花点钱也要装上PCCB[⊖]，方向盘也要选用20英寸的BBS。这样的话，价格可能会直逼911了，但是却能够同时轻松满足赛道和弯道的要求；还有也不能忘了Boss 音响，只是想想都觉得兴奋。读到这里，可能会有人面露苦色。其实人生并不是那么灰暗。跑车对很多人来说好像是遥不可及的，因为有时候比起自己，要更以家庭的需求为主。但是说实话，开着前轮驱动轿车的男人看起来真没劲儿。

⊖ PCCB是Porsche Ceramic Composite Brakes的缩写，即保时捷陶瓷复合制动系统。耐高温性能和耐磨性能非常突出，制动性能更出色。非常昂贵，都快抵上一辆小轿车的价格了。它的制动钳一般都用于赛车。

和詹姆斯•迪恩一起迎接死亡的550 Spider 的现代版——Boxter Spyder。车顶不是那种传统意义上的软顶，而是像一次用雨伞一样薄的防水布。阳光好的日子，打开车顶奔驰的话，会让你产生好像自己变成了詹姆斯•迪恩的错觉。跑车就是实现这种好心情的“错觉”的存在。

GT银色车体、红色座椅和有软顶的保时捷新型Boxster。这辆车是现阶段我的梦幻之车。这辆车不是因为价格贵或速度快而诱人，而是因为能够证明男人的成功和努力生活的人生。在我感到我已经奔波够了的时候，如果能够送给自己这么一个礼物作为奖励，那简直太好了。

当然我不是要无视重视家庭的男人，我也想为那些为了家庭的需求而牺牲自己爱好的男子汉们鼓掌。但是真得看起来很没劲儿，这是没有办法的事。虽然这么说很抱歉，但是这是事实。还不如干脆就完全百分百地放弃自己的所有坚持，买家庭用Van或者Wagon，这样反而更好。选择“轿车”，就好像是不想剪断联系着的最后一根线而在垂死挣扎一样。你说虽然你想要买别的车，但是没办法，因为自己老婆非常坚持？啊，连一辆车都没法随心所欲选择的那种软弱，看起来真凄凉啊。连自己妻子一个人都没法说服，还以“为了家庭牺牲”来自我安慰的样子真是充满无尽的悲伤。

想开敞篷车，但是年轻时经济条件不充裕，等到有能力购买它的时候却再也不年轻了，所以有人称它为“悲伤的车”。我不是不同意这种说法，但是生活在马略卡的这对老夫妻开的这辆敞篷车，却比我之前见过的所有车都更帅。之后再一次加深了要在花甲之年买一辆敞篷车送给自己的这一梦想，也领悟到让敞篷车远离我们生活的不是人们的视线，也不是韩国的天气，而是自己的心意。我永远不会忘记，当时那种为了在之后某一天可以开上人生中最后一辆车，那个希望悄悄地拂过我发梢的那种感觉。

插图出处

P.15 © BMW AG; P.18(上) ©MJ Cargraphy,（下）©AUDIAG; P.23©HYUNDAI MOTOR COMPANY; P.30©Grttylmages/MultiBits; P.36 ©Antramir,Creative Commons(CC); P.39© HYUNDAI MOTOR COMPANY; P.40©Writegeist,Creative Commons(CC);P.43© MJ Cargraphy; P.44(上) ©Citroen,（下）©Renault; P.58,60,63,68,78© BMW AG; P.82©AngMoKio, Creative Commons(CC); P.86©Stuttgart Sport Cars Ltd.,Porsche Korea; P.89© MJ Cargraphy; P.90© Stuttgart Sport Cars Ltd.,Porsche Korea; P.92© MJ Cargraphy; P.97© BMW AG; P.98,102,106© MJ Cargraphy; P.113,114© AUDIAG; P.116© BMW AG;P.119© MJ Cargraphy; P.121,122© BMW AG; P.127,128© Stuttgart Sport Cars Ltd.,PorscheKorea;P.137(上)©General Motors,（下）©Sin Donghun; P.147© MJ Cargraphy; P.152©Brian Snelson，Creative Commons(CC); P.154© MJ Cargraphy; P.156©Ferrari S.p.A.; P.158,163© MJ Cargraphy; P.168,171© Stuttgart Sport Cars Ltd.,Porsche Korea; P.174© MJ Cargraphy ;P.177© Creative Commons(CC); P.180,182(下) MJ Cargraphy;P.182(上)© AUDIAG; P.188© MJ Cargraphy ;P.192© Stuttgart Sport Cars Ltd.,Porsche Korea; P.199,200,203©Bently Motors; P.204© MJ Cargraphy ;P.210-212,214©Daimler,Mercedes-Benz; P.216,223© MJ Cargraphy; P.224©Proton Motorsports; P.226© Sin Donghun;P.230,234,235©Volvo Car Corporation;P.236,240©Chang Wonsuk;P.246,249,252,256,261,262©Sin Donghun; P.268,273© MJ Cargraphy; P.283© Creative Commons(CC); P.289© BMW AG;P.315,333,339,347,350,354© MJ Cargraphy; P.361©Automobili Lamborghini S.p.A.; P.367©Joe Cho; P.369©Sin Donghun;P.373© MJ Cargraphy; P.374© Stuttgart Sport Cars Ltd.,Porsche Korea

附录：汽车的各种类型特征

Sedan：有车顶，四个门的最基本轿车车型。它的车身结构由三个相互封闭，用途各异的厢所组成，分别为发动机舱、乘员舱和行李箱，因此也被称为三厢车。车内座位有两排，一般可以坐4～5个人。非常适合家庭和业务使用，是产量最多的车型。

Coupe：车顶低，2门。非常敏捷灵活的车型。原来一般称双座的轿车车型为Coupe，最近2门4座的车，如果拥有运动型外形，也会被称为Coupe。

Convertible：韩国人眼中的“Open car”。车顶可以折叠，车顶打开是“Open car”；车顶关上就成了“Coupe”。车顶根据材质的不同有不同的名字，用布做的叫软顶；如果是用跟车体一样坚硬的材料制作的就叫硬顶。在欧洲一般人们都称呼“Convertible”为“Cabriolet”。

Roadster：与Convertible有所不同的车型，没有车顶，在左右两侧也没有玻璃窗，一般被称为“Open car”。但最近很多人不管有没有车顶，经常也把两座的Convertible称为Roadster。

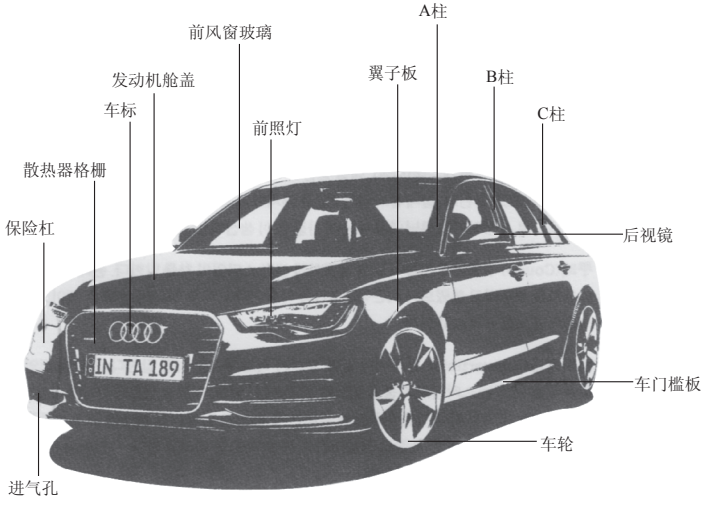
SUV：Sport Utility Vehicle，运动型多用途汽车。是同时拥有旅行车般的舒适性、空间，和货车的牵引力以及越野能力的车型。 跟休闲车RV和多用途汽车（MPV）很相似。

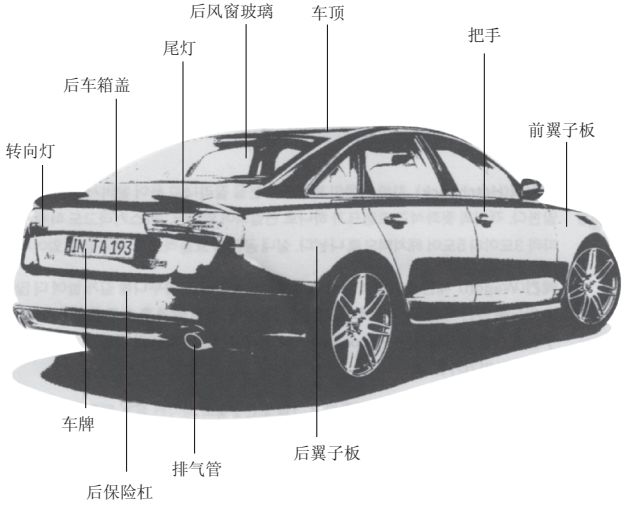
Hatchback：两厢车，车后部没有行李箱，有一个上掀开启的后门。根据门的个数分为3门两厢和5门两厢。可以高效率利用车内空间，非常实用。

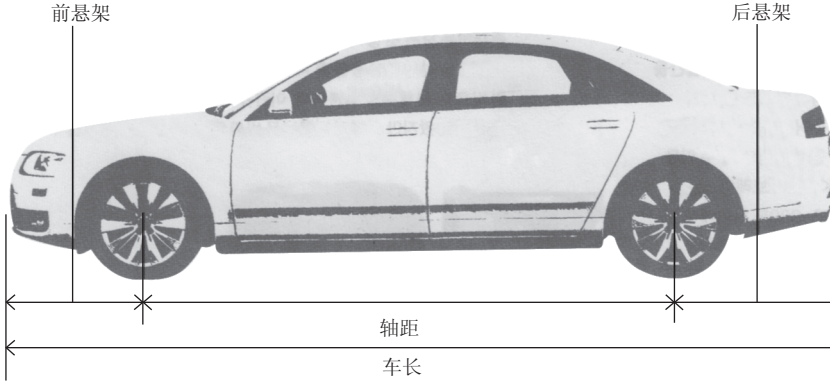
Wangon：旅行车，是在三厢轿车的基础上拉长后部行李箱部分，以装载更多行李为目的制造的车型。主要在美国广泛使用，特别是在那些放学后要载着孩子去足球俱乐部的中产阶级妈妈“Soccer mom”们中间非常有人气。

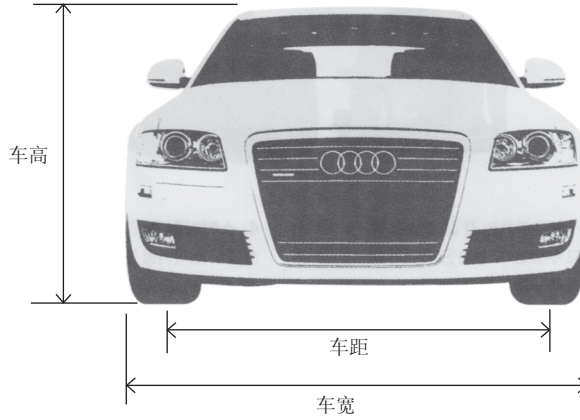
Pick Up：皮卡，小型货车的一种。是一种采用轿车车头和驾驶室，同时带有敞开式货车车厢的车型。主要在美国广泛使用。因为可以轻易拉载许多小而轻的物品，主要被用来作为快递车辆使用。

汽车各部分名称


A柱
前风窗玻璃
翼子板
B柱
发动机舱盖
车标
C柱
前照灯
散热器格栅
保险杠
后视镜
IN TA 189
车门槛板
车轮
进气孔


后风窗玻璃
车顶
把手
尾灯
后车箱盖
前翼子板
转向灯
IN TA 193
车牌
后翼子板
排气管
后保险杠


前悬架
后悬架
轴距
车长


车高
车距
车宽

F1赛车

全世界最快的汽车。也许你会觉得这没什么可说的，但实际上真正非常了解F1方程赛车的人并不是很多。现在就让我们一起来看一下比你认为的还要更了不起的F1方程式赛车。

1.制动：制动盘是由碳纤维制成的，在2000℃高温下，经历6个月的烘烤才能做好一个制动盘，所以它的价格不用我说估计你肯定能想象到。这个制动盘要在温度达到500~800℃时才能正常发挥作用。温度如果太低的话，根本没用；而如果温度太高的话就会影响性能。所以这种温度管理也是方程式赛车手的能力之一。

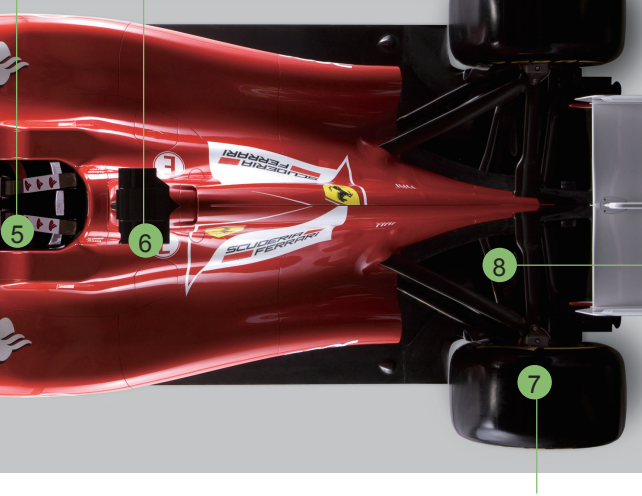
2.车架：赛车车体是将铝制蜂窝结构夹在两块碳纤维板之间，然后在真空炉中使之聚合制造而成的。它是地球上自然存在和人工制造的所有东西中最结实的构造。在时速200公里以上高速疾驰的赛车发生碰撞之后，能够让赛手性命无忧的就是这种车体结构。现在也只有几款超级跑车在模仿使用这种构造，因为造价太高，所以想要普及到一般车型几乎是不可能的。

3.前翼：这里被称为前翼并没有叫错，它和飞机的翅膀发挥着完全一样的作用。在每站比赛中，车队会根据特定赛道的对下压力的不同要求，对前翼的细节进行改进。以每个车队都小心翼翼地遮掩这个部分的设计这一情形来看，我们就可以知道这个部分对胜负起着多么重要的影响作用了。

4.方向盘：谁都知道F1赛车的变速器控制面板在方向盘上。最近连韩国国产车都可以实现通过方向盘变速，所以你可能觉得没什么大不了的。但是F1赛车的离合控制也是通过方向盘实现的，甚至还可以调节前翼的角度和发动机输出；在按下某个按钮之后，还可以通过头盔里的吸管喝水。同时虽然也有广播功能，但是从中能够听到的只有教练的声音，想要听到Pai Choisu（韩国歌手）的声音是不可能的。

5. 赛手：头盔里的温度为60℃，驾驶舱里的温度会达到70℃。转动方向盘需要的力量在40千克力以上，踩加速踏板和制动踏板需要的力量是80千克力以上。踩制动踏板转弯时，赛手受到冲击的力量是重力的5倍。每次比赛结束，赛手的体重都会缩减大约4千克。你问我在说什么？我是想说不是谁都能当方程式赛手的！如果说你只是因为稍微在道路上牛气了一点就说自己要当方程式赛手，那么这就跟你说你比汤姆·克鲁斯的演技更好一样让人无奈。

6. 发动机：以前比赛时发动机都是用过一次就扔掉，非常奢侈。在被指责经营费用过高之后，现在已经规定每年更换的发动机数目不能超过8个。由铝合金或钛合金等轻便抗热性能好的材料制造的发动机，重量不过才80~100千克。这个两个人就可以轻易搬动的发动机，最大输出可以高达750马力，而且它的排气量和索纳塔一样都是2.4升，由此你就可以知道它的力量是多么勇猛了。这个发动机转速最高可达1.7万转/分钟，那时的声音会让你全身寒毛耸立。啊……！



8. 尾翼：这张图片上尾翼部分不是很明显，不管是从侧面、正面还是后面拍的照片都不能形象地传达这个复杂美妙形态的翅膀。甚至就算你把这个尾翼拿到眼前看，也想不出来为什么是这样一种形态。它的作用是为赛车提供足够大的下压力，让赛车能与地面有更好的摩擦力，使赛车平稳行驶。就算你有1000马力的力量，但是如果不能接地的话也没用不是？

7. 轮胎：轮胎表面没有任何花纹的光胎在2009年赛事上重新登场。因为维持费用高昂，而决定节减成本时，保留了发动机的开发，决定重新开始使用10年前停止使用的光胎；因为他们觉得稍微降低一下发动机的输出，还是可以确保安全的。自从1994年埃尔顿·塞纳（Ayrton Senna）死亡事件之后，就出现了光胎速度太快很容易出事故的反对意见；后来为了强化安全，1998年开始决定在传统的光胎上添加4条连续的花纹，以降低轮胎与地面的接触面积。

不同数量气缸发动机的特征

单气缸：只有一个气缸的发动机。从技术上来说，只有一个气缸时排气量很难超过700毫升，而且转矩和输出并不理想，所以一般不会在汽车上使用。因为振动非常猛烈，并且就算增大排气量也没有多气缸效果好；一般主要用于小摩托车和除草机。

双气缸：原来主要用于摩托车，但最近菲亚特开始在汽车上使用875毫升级别的2气缸发动机。有并列、水平对置（Boxer Engine）、各种角度的V形等很多种类，在摩托车市场非常有人气，是个性多样的发动机之一。

3气缸：1升以下的情况下，比同样排气量的4气缸的转矩更有力，主要用于微型车。但是最近因为4气缸技术的发展，开始被4气缸排挤。英国Triumph摩托车的3气缸Specialist很有名。

4气缸：现在最常用的汽车发动机之一，1～2.5升级别使用最多。它以适当的价格、适当的性能被广泛应用。其中直列式是主流，但也有少数制造商选择水平对置方式。V形4气缸主要用于摩托车，不会用于汽车。

5气缸：非常有个性的发动机之一，给直列4气缸发动机多加一个气缸，给V6发动机减少一个气缸，或者使用V10发动机的一半等，可以通过各种方式实现。主要被沃尔沃、奥迪等欧洲制造商使用，比4气缸和V6更有个性，因此得到了广大车迷的喜爱。

6气缸：现在高级车的标准。同样的转速下，比4气缸的每个气缸要做的事情更少，所以它最大的特征是以柔和、轻快的声音达到高转速；在减少振动和挑战静音方面非常有利。以前主要用于2升级别，但现在主要用于3升以上的车型。

8气缸：高性能发动机的代名词，特别是在美国尤其最爱8气缸，甚至很多人认为“如果不是V8，那就不能被称为汽车”。声音柔和，动力强，速度

高，行驶稳定性好等优点让车迷们为它疯狂。可以说是技术最优秀的大型车用发动机，甚至都有在此基础上再增加气缸数也没有意义的说法。

10气缸：现在非常难得一见的发动机，在F1使用10气缸的时候（现在是8气缸），宝马曾经利用F1的技术推出过V10发动机的M系，但现在已经将配置降到了V8。曾经在2010年停产，安装了货车用V10改造发动机的跑车Viper，已宣布将会在2013年回归。现在正在使用10气缸发动机的只有兰博基尼Gallardo和奥迪R8。

12气缸：被称为“最好的汽车发动机”，虽然现在更轻快的V8也可以达到不亚于V12的输出，但是V12有一种用“效率”之类的词语没法说明的独特之处。在过去的很长时间里，因为它只用在最好的汽车上，所以现在有非常多的人为它的价值着迷。

各种驱动的种类和特征

前置前驱（FF，Front Engine Front Drive）：发动机放在汽车车体前部、前轮驱动的方式。这种方式最简单，生产单价也低，而且车内空间宽敞。虽然这是当今很多车都会选择的方式，但是因为重量过分集中在车体前部，均衡感会有所下降。

前置后驱（FR，Front Engine Rear Drive）：发动机放在汽车车体前部、后轮驱动的方式。前轮和后轮可以分别担任转向和驱动的职责，是最有效率、最安稳，也是在重量分布方面比较有利的方式。但是因为驱动轴从车体前部开始贯穿车体，所以车内空间会相对狭窄。但是它的驾乘感最佳，所以很多高级车都选用这种方式。只有一点，在冰雪路面上后轮容易打滑，所以冬季轮胎是必需的。

四轮驱动（4WD，Four Wheel Drive）：为了实现更好的越野功能安装了低速变速器的SUV型汽车被称为4WD。很多都是平时只用前轮或者后轮驱动，在比较艰险的地形时使用四轮驱动。四轮驱动的最重要目的是“走险路”。最近渐渐被电子式AWD取代。

全时四驱（AWD，All Wheel Drive）：跟四轮驱动的区别在于，它将焦点放在了“确保牵引力”上了。全时的四轮驱动方式可以根据不同情况分配各个车轮的输出，不光可以胜任险路，在雨路和雪路、转弯时都可以发挥出很好的掌控效果。不仅仅用于SUV，在轿车、旅行车和跑车上也广泛应用。

中置后驱（MR，Mid Engine Rear Drive）：发送机放在驾驶座后，即车体中间，后轮驱动的方式。将汽车零配件中最重的发动机放在了中间，所以这是最有利的重量分配方案。但结果就是只能是两座，而且会比较吵，所以只使用在跑车上。操控非常敏锐，而且在转弯性能方面也非常出众。

后置后驱（RR，Rear Engine Rear Drive）：因为全世界最畅销的大众甲壳虫和保时捷使用而出名的驱动方式。是在后轮的后面，即一般车辆行李箱的部分安装发动机，后轮驱动的方式。它驱动时抓地力好，制动时也可以减轻前轮负担等诸多优点，但是使用并不广泛。

读完每一章，进入下一章之前的那种心情，跟我们满怀激情地等待《20世纪少年》后续作品时的心情一样。这是一本非常有趣、让人非常期待后续内容的作品。申东宪的文字能够同时满足男人们的幻想和浪漫情怀，还能帮助我们找到汽车的意义。如果你想要成为一个由内而外发散着酷帅气息的型男，那么本书绝对是我最想要推荐给你的。

——金宗镇（Kim Jongjin）

这是一个“不管多好的内容，都很容易被批判为陈腐”的时代，独具申东宪风格的文章已经在网络和杂志上拥有了大量的支持者。本书充分体现了他的博学和阅历，以及想要传达给读者的那种愉悦。也正是因此可以让我稳坐书桌前一口气读了下去；不过因为书中内容非常实用并值得人回味，所以奉劝读者最好用细嚼慢咽的方式阅读。

——朴志熹（Pak Jihun），韩国《汽车生活》总编辑

如果说声音大的人吵架一定会赢的话，申东宪就是这样的人。希望大家不要误会，虽然他的声音确实比较大，但正是他的知识底蕴让他可以理直气壮地声张自己的观点。他是韩国数一数二的汽车新闻人。本书正是给我们展现他有关汽车的独特见解的书，就像是妈妈给我们盛的压得实实的米饭，需要一粒一粒慢慢细嚼慢咽的书。

——金炯俊（Kim Hyungjun），《Motor Trend》韩国语版总编辑

在我接过《TopGear Korea》编导任务两眼一抹黑的时候，我最先做的事情就是去见自称为“自以为是的男人”申东宪。因为我要向他询问既不非常写实，又有主观逻辑，还要非常幽默的介绍汽车的方法。本书也同样证明了我的想法没有错。

——徐承翰（Su Senghan），《Top Gear Korea》出版人

超级跑车“偷”体验

不是所有人都能够开上超级跑车！其实，超级跑车不是用来拥有的，而是用来憧憬的。开着兰博基尼、法拉利、保时捷……那些只是听到名字就让人心情澎湃的超级跑车，就像白日梦一样，让我隐秘地快乐着！

让我见识更广阔世界的汽车

从芬兰雪原到非洲草原，从梅赛德斯·奔驰博物馆到宾利诞生的工厂；从让你在24小时内尽情享受高潮的法国勒芒，到比任何赛事都更让人激动的韩国灵岩F1赛场。在这里，汽车带领我走进了一个崭新的世界。

汽车能够改变人生吗

有时候我们的人生真的会因为汽车而改变。在汽车中我们学会了浪漫，爱上了速度。哪还有比这更踏实的朋友？与我的人生同行的汽车，就是主宰我命运的另一个主人公。

地址：北京市百万庄大街22号
邮政编码：100037
电话服务
社服务中心：010-88361066
销售一部：010-68326294
销售二部：010-88379649
读者购书热线：010-88379203
网络服务
教材网：http://www.cmpedu.com
机工官网：http://www.cmpbook.com
机工官博：http://weibo.com/cmp1952
封面无防伪标均为盗版

上架建议 汽车文化
ISBN 978-7-111-48379-3
策划编辑◎何士娟

ISBN 978-7-111-48379-3
9 787111 483793 >
定价：39.90元